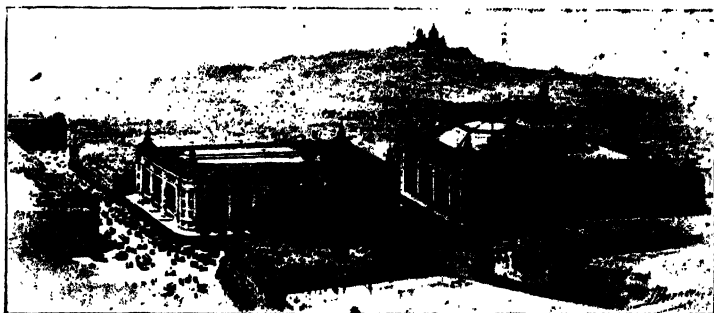


**BILLET
DE
PASSAGE**



ALIMENT DES ENFANTS

Ed 9005

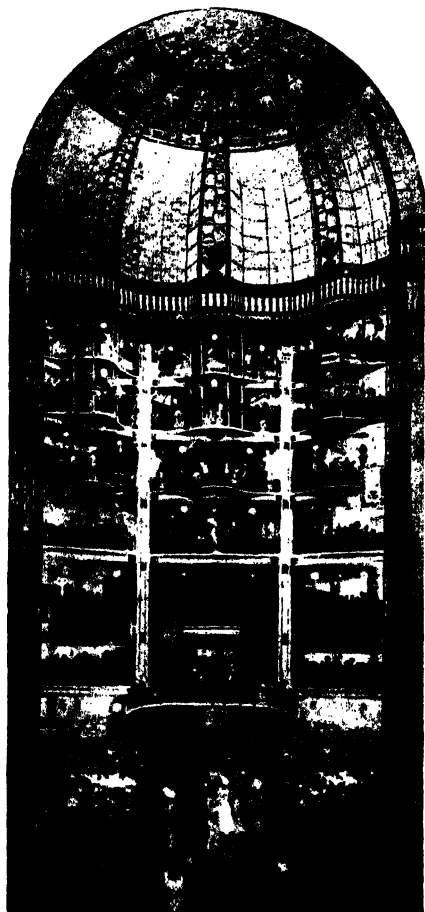


VUE GÉNÉRALE DES GRANDS MAGASINS DU PRINTEMPS

(Voir au verso).

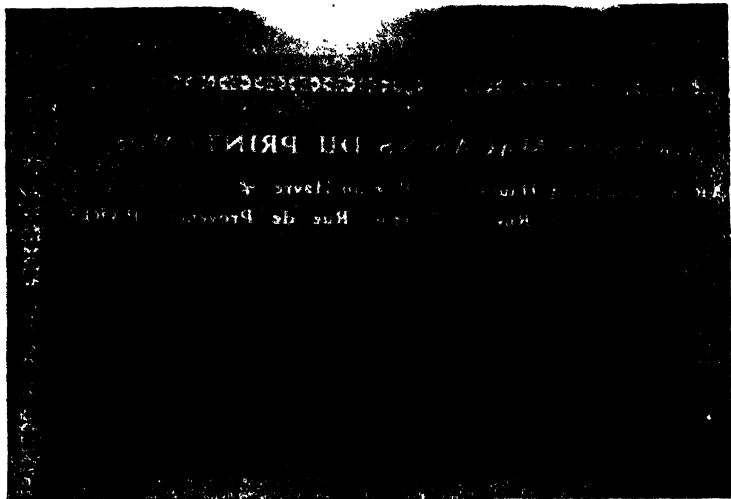
GRANDS MAGASINS DU PRINTEMPS

PARIS, Boulevard Haussmann, Rue du Havre ♣ ♣ ♣ ♣ ♣ ♣
♣ ♣ ♣ ♣ ♣ ♣ Rue Caumartin, Rue de Provence, PARIS



HALL DES NOUVEAUX MAGASINS DU PRINTEMPS

Les Magasins les plus Élégants
et les plus Modernes de Paris



PAQUEBOTS-POSTE FRANÇAIS
COMPAGNIE DES
MESSAGERIES
MARITIMES

SOCIÉTÉ ANONYME. Capital 45.000.000 de francs

ADMINISTRATION CENTRALE, 1, RUE VIGNON

**SERVICE DES PASSAGERS,
RENSEIGNEMENTS**

BOULEVARD DE LA MADELEINE

**SERVICE SPÉCIAL
DES MARCHANDISES**

1, RUE VIGNON

PARIS

**DIRECTION DE L'EXPLOITATION
SERVICE DES PASSAGERS**

3, PLACE SADI-CARNOT, 3

**SERVICE DES MARCHANDISES
ET DU TRANSIT**

TRAVERSE NORD DE LA JOLIETTE

MARSEILLE

AGENCE GÉNÉRALE, 20, ALLÉES D'ORLÉANS

BORDEAUX

AGENCE GÉNÉRALE, 97, CANNON STREET

LONDRES

AGENCES ET BUREAU DE CORRESPONDANCES

**Dans tous les ports desservis par les paquebots de la Compagnie ainsi que dans les
priu**

SERVICES DE LA COMPAGNIE



Lignes principales :

Marseille à Port-Saïd (Escale à Suez au retour), Djibouti ou Aden alternativement (le navire qui touche Djibouti à l'aller fait escale à Aden au retour et inversement), Colombo, Singapore, Saïgon, Hong-Kong, Shanghai, Kobé (Hio-go), Yokohama. Tous les 14 jours, le dimanche.

Lignes annexes :

Colombo à Pondichéry et Calcutta. Tous les 28 jours.

Singapore à Batavia. Correspondance avec chaque courrier.

Saïgon aux ports du Tonkin. (Service hebdomadaire).

Saïgon à Singapore. Correspondance avec les lignes principales. Tous les 14 jours.

Lignes commerciales :

1^{re} **Dunkerque, Le Havre, Marseille**, Port-Saïd, Suez, Colombo, Saïgon, Tourane et Haïphong. Tous les mois. Départ de Dunkerque le 13, du Havre le 17, de Marseille le 30.

2^{de} **Anvers, Marseille**, Port-Saïd, Suez, Djibouti, Colombo, Yokohama, Kobé, Moji et Shanghai. — Retour par Saïgon, Djibouti ou Aden alternativement, Suez, Port-Saïd, Marseille, Le Havre et Anvers. Tous les mois, le 1^{er}.

Ligne principale :

Marseille, Port-Saïd, Suez, Aden Bombay, Colombo, Fremantle, Adelaïde, Melbourne, Sydney Nouméa. Tous les 28 jours, le mercredi.

Lignes annexes :

Sydney à Nouméa (service mensuel).

Nouméa aux Nouvelles-Hébrides. Tous les 28 jours, sauf en mars et décembre.

Lignes principales :

1^{re} **Marseille**, Port-Saïd, Suez, Djibouti, Mombasa, Zanzibar, Mayotte, Majunga, Nossi-Bé, Diégo-Suarez (Sainte-Marie au retour), Tamatave, la Réunion, Maurice. Le 10 de chaque mois.

2^{de} **Marseille**, Port-Saïd, Suez, Djibouti, Aden, Mahé, Diégo-Suarez, Sainte-Marie (à l'aller seulement), Tamatave, La Réunion, Maurice. Le 25 de chaque mois.

Lignes annexes. — Service postal :

1^o **Majunga**, Naméla, Morundava, Ambohibé, Tuléar, Lourenço-Marquez et Durban.

Ligne mensuelle en correspondance à Majunga, avec les paquebots de la ligne principale quittant Marseille le 10 de chaque mois.

2^o **Diégo-Suarez**, Nossi-Bé, Analalave, Majunga, Mayotte, Mutsamudu, Mohély, Moroni et Zanzibar.

Ligne mensuelle en correspondance à Diégo-Suarez, avec les paquebots de la ligne principale quittant Marseille le 25 de chaque mois.

3^o **Diégo-Suarez**, Vohémar. Maroantsetra (tous les deux mois), Tamatave, Vatomandry, Mahanoro, Mananjary, Farafangana, Fort-Dauphin, Tuléar (tous les mois) et Durban (tous les deux mois).

Ligne mensuelle en correspondance : 1^o à Diégo-Suarez, tous les deux mois, avec les paquebots de la ligne principale quittant Marseille le 10 ; 2^o à Tamatave, tous les mois, avec les paquebots de la ligne principale quittant Marseille le 25.

MEDITERRANÉE ET MER NOIRE

Lignes postales :

Marseille à Alexandrie, Port-Saïd, Jaffa et Beyrouth. Tous les jeudis. (L'Escale de Jaffa est desservie seulement de deux en deux semaines).

Marseille à Naples, le Pirée, Smyrne, Dardanelles, Constantinople, Vathy (Samos) ou Rhodes alternativement, et Beyrouth. Les paquebots de cette ligne desservent en voyage libre les escales de Larnaca, Mersina, Alexandrette, Lattaquié, Tripoli, Jaffa et Caïffa. Tous les 14 jours le jeudi.

Lignes commerciales :

Marseille à Constantinople et aux ports de la Mer Noire, desservant la Grèce, Smyrne, les Dardanelles, Constantinople, Odessa et Batoum alternativement. Tous les samedis.

Marseille au Havre et à Londres. Toutes les semaines.

MER ET LONDRES

Lignes postales :

Bordeaux à Lisbonne, Dakar, Rio-Janeiro, Santos, Montevideo, et Buenos-Ayres. Tous les 28 jours, le vendredi.

Bordeaux à Lisbonne, Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio-Janeiro, Montevideo et Buenos-Ayres. Tous les 28 jours, le vendredi.

Ligne commerciale :

Bordeaux à Pasages, Vigo, Lisbonne, Rio-Janeiro, Montevideo et Buenos-Ayres. Tous les mois.

LOTTE DE LA COMPAGNIE

NOMS DES PAQUEBOTS	Déplace- ment	JAUGE BRUTE française	FORCE en chevaux	NOMS DES PAQUEBOTS	Déplace- ment	JAUGE BRUTE française	FORCE en chevaux
LIGNES DE L'INDO-CHINE ET ANNEXES				LIGNES DE L'OcéAN ATLANTIQUE			
Armand-Béhic . . .	10430	6385	7512	Atlantique . . .	10723	6446	8132
Polynésien . . .	10320	6363	7148	Chili	10145	6090	6316
Tonkin	9850	6092	9647	Cordillère . . .	10000	6007	6891
Tourane	9850	6054	9378	Magellan	9850	6015	8942
Ernest-Simons . .	9085	5543	6270	Amazone	9850	6007	8674
Salazie	6700	4447	4216	Yang-Tsé	6130	3732	2998
Océanien	6700	4443	4394	Sinaï	9003	4624	3936
Calédonien	6700	4430	4142				
Dupleix	4055	2525	2512	LIGNES DE L'OcéAN INDIEN			
Sontay	13200	7000	3800	Melbourne	6520	3093	3467
Gange	13200	6876	3894	Natal	6520	4002	3093
Euphrate	13200	6876	3563	Oxus	6130	3738	3133
El-Kantara	13200	6879	3553	Djemnah	6130	3716	2187
Louqsor	13200	6879	2879	Adour	6165	3923	2597
Himalaya	10790	5620	3808	Bagdad	5325	2382	1500
Kouang-Si	11970	6473	3247	Persépolis	3000	1763	1509
Yunnan	11819	6474	3159	Mpanjaka	1092	670	457
Annam	9270	6075	2733				
Mei-Nam	12425	7000	3300	LIGNES DE LA MÉDITERRANÉE ET DE LA MER NOIRE			
Pei-Ho	12350	7000	3815				
LIGNES DE COCHINCHINE (SINGAPORE, TONKIN)				Portugal	8960	5337	5119
Guadiana	4690	2581	4150	Saghalien	6520	3955	3059
Cachar	6748	3344	1800	Équateur	6130	3848	2987
Manche	4050	2395	1450	Orénoque	6130	3833	3024
Haiphong	2734	1493	1319	Congo	6130	3841	2793
LIGNES DE L'Australie ET DE LA NOUVELLE-CALÉDONIE				Niger	5610	3644	1524
Australien	10320	6365	6868	Sénégal	5610	3625	1945
Ville-de-la-Ciotat .	10430	6378	6893	Charente	6915	3673	2174
Dumbéa	9680	5585	6326	Dordogne	6915	3723	1540
Néra	9680	5538	5225	Médoc	6550	3634	1384
Yarra	6700	4112	4304	Cordouan	6435	3630	1546
Sydney	6700	4118	4041	Basque	6450	3656	2200
Pacifique	3244	1938	1859	Normand	6410	3620	2200
				Bosphore	7390	3593	2200
				Crimée	7390	3510	2200
				Danube	7390	3508	2200
				Caucase	8800	4126	1800
				Memphis	5325	2382	1500
				Sidon	5325	2382	1500
				EN CONSTRUCTION			
				Paul Lecat			



Voyages autour du Monde



LA Compagnie des Messageries Maritimes met a la disposition du public diverses combinaisons de voyages circulaires autour du monde avec la *Canadian Pacific Co*, l'*Eastern and Australian S. S. Co*, l'*Occidental and Oriental S. S. Co*, la *Pacific Mail S. S. Co*, la *Toyo Kisen Kaisha*, la *Canadian Pacific Railway Co*, la *Southern Pacific Co*, la *Compagnie Generale Transatlantique*, la *Cunard Line*, la *White Star Line*, l'*American Line* et le *Noirdeutscher Lloyd*.

CONDITIONS GÉNÉRALES

Validité des billets. — Les billets autour du monde sont valables pour deux ans ; ils sont vendus sur tous les points compris dans les itinéraires, et les parcours peuvent être accomplis dans un sens ou dans l'autre au gré des voyageurs, mais les billets une fois délivrés doivent être utilisés dans la direction pour laquelle ils ont été créés.

Les billets sont personnels et ne peuvent être transférés. En cas de perte de billets, d'interruption ou d'abandon du voyage pour une cause quelconque, les Compagnies ne sont tenues a aucun remboursement pour le parcours restant à effectuer. Les voyageurs auront a se conformer sur chaque réseau aux règlements respectifs des Compagnies.

En ce qui concerne les trajets terrestres, la durée de validité des billets reste limitée aux délais accordés par chacune des Compagnies de chemin de fer.

Nourriture. — Le prix du passage comprend la nourriture pour les parcours maritimes, mais non pour ceux effectués en chemin de fer. Le vin de table n'est fourni gratuitement qu'à bord des paquebots français.

Enfants. — Pour les enfants au-dessous de douze ans, les conditions à appliquer devront faire l'objet de conventions spéciales d'après les tarifs et règlements de chaque compagnie.

Escales. — Les passagers ont le droit de s'arrêter dans tout port visité par le paquebot qui les transporte. Si le passager désire rayonner de l'un des points desservis, au moyen d'un paquebot annexe, il pourra le faire à la condition d'acquitter, suivant les tarifs, les prix des parcours supplémentaires ainsi effectués et de venir rejoindre son itinéraire au point où il l'aura interrompu.

En règle générale, les passagers devront, dans chaque port, informer le plus longtemps possible à l'avance les Agents de la Compagnie intéressée de la date qu'ils ont fixée pour leur départ.

Itinéraires. — Les voyageurs peuvent choisir une des routes suivantes

Route n° 1. — Voie de Chine, du Japon et du Canada via Vancouver.

Route n° 2. — Voie d'Australie et de Vancouver.

Route n° 3. — Voie d'Australie, détroit de Torrès, le Japon et Vancouver.

Route n° 4. — Voie de Chine, du Japon et de San-Francisco.

Route n° 5. — Provisoirement supprimée.

Route n° 6. — Voie d'Australie, détroit de Torrès, le Japon et San-Francisco.

Exemple d'itinéraire.

ROUTE N°

Voie de Chine, du Japon et du Canada, via Vancouver

Par chemin de fer, de Londres ou de Paris à Marseille.

De Marseille à Hong-Kong, par les paquebots de la Compagnie des Messageries Maritimes, via Canal de Suez, Djibouti ou Aden, Colombo,

De Hong-Kong à Shanghai, Kobé (Hiogo), et Yokohama, par les paquebots de la Compagnie des Messageries Maritimes ou par ceux de la Canadian Pacific Company, au choix du voyageur.

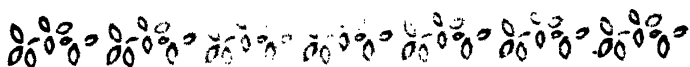
De Yokohama à Vancouver, par les paquebots de la Canadian Pacific Company, et de là, par les différentes routes offertes par la Canadian Pacific Railway Company, à Québec, Montreal, Halifax, Saint-John (N. B.) ou New-York.

De New-York à Liverpool ou Southampton, par un des paquebots de la Cunard Line, de la White Star Line, de l'American Line ou du Norddeutscher Lloyd et, par chemin de fer, jusqu'à Londres ou Paris, ou de New-York au Havre, par les paquebots de la Compagnie Générale Transatlantique et de là, par chemin de fer, à Paris ou à Londres (via Southampton).

ou vice-versa.

PRIX	FR. 3.438 ou £ 137.10.0	{ y compris les repas et le couchage pendant la traversée du Canada.
	FR. 3.288 ou £ 131.10.0	
		{ non compris les repas et le couchage.

(Pour tous les renseignements, consulter le Livret spécial)

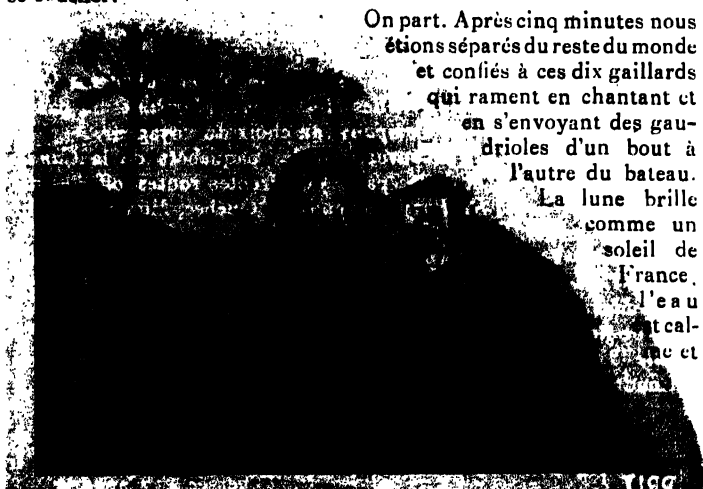


Les Ruines d'Angkor



Vendredi 24 Décembre **L**e grand fleuve (1) se rétrécit jusqu'à ne plus être qu'un couloir, puis, tout à coup, c'est le grand lac, si grand qu'on y navigue à la boussole. Comme le fleuve comporte d'une saison à l'autre des différences de niveau qui dépassent dix mètres, les huttes, sur les rives, sont bâties sur pilotis, et il en est même de flottantes. Bientôt, quoique la baisse des eaux ait commencé depuis longtemps déjà, nous voyons les premiers arbres submergés.

Le sampan sur lequel nous nous installons pour naviguer au clair de lune dans la forêt inondée est exactement la reproduction des barques que l'on voit sur les bas-reliefs des vieux temples égyptiens. Sur l'avant qui s'élève, cinq rameurs debouts, chacun avec une seule rame. Autant à l'arrière qui se relève aussi. Au milieu, une large plate-forme sans rebords, recouverte d'une natte et surmontée d'un dais. Comme il n'y a pas de banc, il faut s'asseoir à l'orientale ou se coucher.



On part. Après cinq minutes nous étions séparés du reste du monde et confiés à ces dix gaillards qui rament en chantant et en s'envoyant des gaucheries d'un bout à l'autre du bateau. La lune brille comme un soleil de France. L'eau est calme et

La Monture des Touristes, au Cambodge

(1) Le Ton-lé, affluent du Mékong.



les têtes des arbres en sortent avec leur verdure à travers laquelle on aperçoit l'onde lumineuse et indéfinie. Nous sommes vraiment loin, et c'est délicieux de se sentir seuls au milieu de ces gens à la fois sauvages et soumis. Ou allons-nous ? Eux seuls peuvent le dire. Nous doublons des caps qui sont des bosquets, nous nous insinuons entre des balises qui sont des cimes. Puis la forêt se resserre et nous naviguons à la hauteur des nids.

..Les arbres se font plus hauts et nous voyons maintenant de la terre, ou tout au moins de la vase, couverte de verdure. Parfois, au détour d'un buisson, surgit tout à coup un pêcheur sorti de son sampan et qui barbote dans la boue. Nous échouons, nous flottons de nouveau, et nous arrivons enfin au but. Il faut le croire du moins, puisque les sampaniers, les grands sampaniers qui faisaient si bel effet tout debout, à l'avant et à l'arrière, en se détachant sur le ciel, se sont arrêtés et descendent à terre.

Un autre sampan qui portait des officiers du *Takou* nous a rejoints. Nous sommes en effet au point où la route sort de l'eau — pas définitivement comme on le verra plus loin — et à l'endroit où nous devons trouver des charrettes à bœufs qui nous conduiront à Siem-Reap.

...Sinistre nouvelle !

Il asses d'attendre, les charrettes à bœufs sont parties !

Il est dix heures du soir. Nous sommes sur la vase à peine séchée, la route est impraticable à pied et nous n'avons aucun objet de campement.

— Combien de temps faut-il pour aller chercher les charrettes à bœufs et les ramener ?

— Quatre heures.

Poser cette question et obtenir cette réponse a demandé un palabre de vingt minutes, et dix encore pour faire comprendre à un homme qu'il faut aller les chercher « et plus vite que cela ».

L'homme s'enfonce dans la brousse en courant, et c'est très joli, ce départ de l'homme tout seul, dans la forêt touffue.

Lorsqu'il est parti, nous nous sentons encore plus isolés, bien qu'en

compagnie de nos vingt rameurs et d'une vingtaine encore de naturels sortis on ne sait d'ou. Nous sommes cinq dont deux femmes, et sans armes. Pourvu que la tentation ne soit pas trop forte !

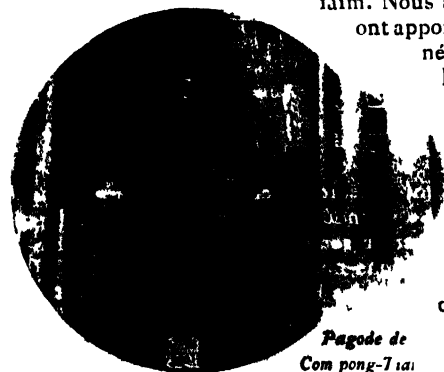
Ils ne sont même pas tentés les braves gens. Ils nous regardent avec une curiosité amusée, accroupis commodément, — commodément pour eux. Décidément, j'ai trop d'imagination. Mais c'est si amusant ! L'autre petit, je me racontais à moi-même des histoires terribles, que j'inventais pour me faire peur. Je continue, voilà tout.

Quoi qu'il en soit, il est tard, nous avons faim. Nous allons dîner. Les officiers ont apporté, du bord, les provisions nécessaires. Mais où dîner ?

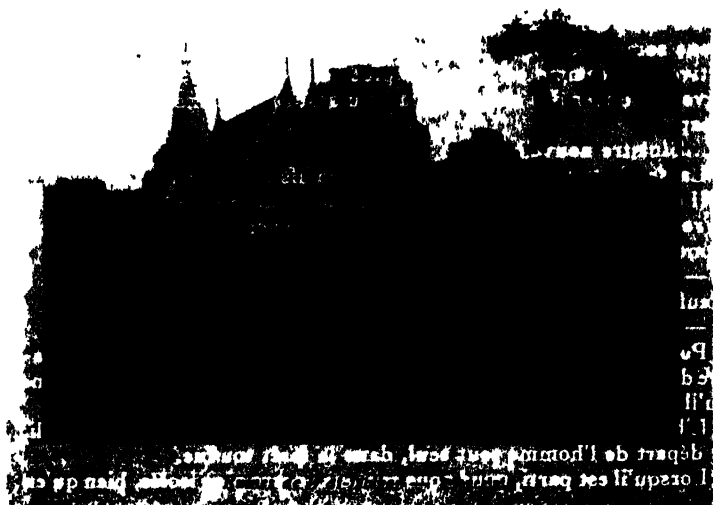
Il ne faut pas songer à s'asseoir à terre, c'est-à-dire dans la poussière mouillée, sur la boue pas encore sèche. Nous avisons, non loin de là, un grand bateau tiré à terre. Nos quarante compagnons, sur notre désir, le poussent, le maintiennent et l'amènent à l'endroit désigné, près des sampans qu'il ne faut pas

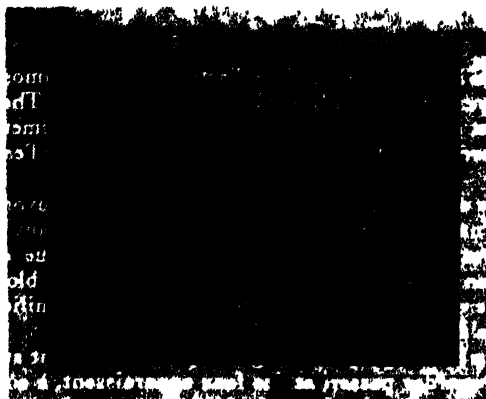
laisser partir, car nous pouvons

en avoir besoin. Voilà la salle à manger, avec des sièges, et d'autres sièges pour représenter les tables. Les tentures sont fraîchement peintes, et, comme suspension, nous avons... la lune, avec de petites lumières accessoires, mises là seulement pour le plaisir et qui sont les étoiles.



Pagode de
Com pong-Tai





Ruines de Wat-Nolkor

A l'intérieur



Pas banal, le dîner
dans ce décor !...

On trouvera peut-être que je m'échauffe beaucoup pour peu de chose. Mais que voulez-vous ! Il n'y a plus maintenant d'aventures de voya-

ges. Alors, il faut bien s'arranger avec ce que l'on a, et en tirer, comme d'un citron qu'on presse, toutes les petites émotions qu'il est possible.

La preuve qu'il n'arrive plus rien à personne, en voyage, c'est qu'au moment où je trouvais avec joie l'occasion de placer ma proposition « d'allumer de grands feux pour éloigner les bêtes féroces », on vint nous avertir qu'on avait pu rejoindre les charrettes à bœufs et qu'elles seraient là dans une demi-heure.

Elles ne tardent pas à paraître... Je vous dis qu'il y a deux mille ans le modèle était le même, et qu'on n'y a rien ajouté, pas plus qu'aux barques égyptiennes. Le timon se prolonge en avant avec une courbe de cygne ; il y en a une dont les roues sont pleines, et les deux bœufs avec leur bosse sont mérovingiens. Pas de siège, bien entendu ; on se hisse, par l'arrière, à la force des reins et des poignets et voilà la caravane en marche. Je dis bien la caravane, car il y a une dizaine d'attelages, certaines voitures ne portant qu'une valise.

Mais où nous conduit-on ? Voici que les bœufs entrent dans la rivière... Non. Ce n'est qu'une mare. Vous imaginez le pataugis dans la boue, les cris, les efforts pour ne pas tomber, les coups reçus dans les reins à chaque cahot — car vous ne vous attendiez pas, j'imagine, à ce que ces charrettes eussent des ressorts — et la peur de verser, peur illusoire en raison du grand écartement des roues. On regarde le compagnon qui précède pour juger par son émoi de l'ennui qui vous attend et du choc auquel il faut se préparer ; et, le mauvais pas franchi, on a la joie, en se retournant, de voir passer par les mêmes terreurs le compagnon qui suit.

Oh ! hâtez-vous d'aller voir les ruines d'Angkor avant qu'y soit installé le tramway électrique que je prévois et que facilitera la petite

rivière au cours rapide à qui l'on demandera d'actionner les dynamos ! Et si vous m'en croyez, gens de l'Indo-Chine, lorsque MM. Thos Cook and Son auront organisé ici des *tours*, exigez impérieusement le maintien de la charrette, entretenez les ornières et laissez de l'eau dans les mares !

...Après une heure ou deux de cette marche lente, nous trouvons une belle route bien unie qui est comme une longue rue suivant la rivière, bordée de l'autre côté par une succession ininterrompue de jardins. Au-dessus des haies, on voit des habitations propres et blotties dans des bananiers, dans des arbres de toute sorte, au milieu d'une fertilité qui n'a d'égale que celle de Ceylan.

Sur des plates-formes on aperçoit des gens qui se soulèvent sur le coude pour nous regarder passer, et des feux apparaissent, à côté d'eux, un à chaque habitation. La fée du logis s'agite : certainement c'est pour se garder contre les tigres qu'on a allumé ces feux. Pas du tout : c'est contre les moustiques. Cela ne les empêche pas d'être jolis à voir. Et leur fumée est douce à respirer, car c'est avec des branches de bois odorants qu'ils sont entretenus.

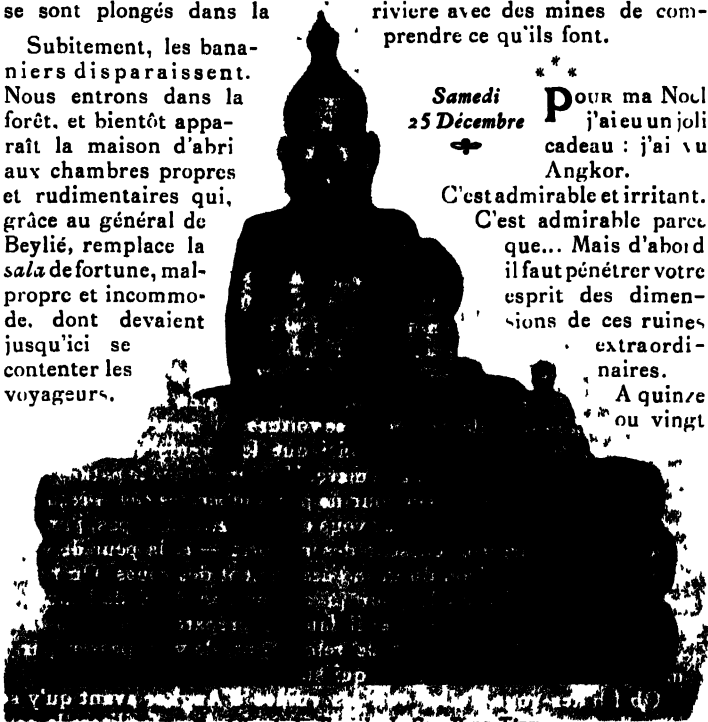
L'oreille est caressée par les chansons des primitives roues hydrauliques qui ont un doux grincement rythmé, et par le petit bruit de gargouillis que font en se vidant, les tuyaux de bambou qui se sont plongés dans la rivière avec des mines de comprendre ce qu'ils font.

Subitement, les bananiers disparaissent. Nous entrons dans la forêt, et bientôt apparaît la maison d'abri aux chambres propres et rudimentaires qui, grâce au général de Beylié, remplace la *sala* de fortune, mal-propre et incommode, dont devaient jusqu'ici se contenter les voyageurs.

Samedi
25 Décembre

* * *
POUR ma Noël
j'ai eu un joli
cadeau : j'ai vu
Angkor.

C'est admirable et irritant.
C'est admirable parce
que... Mais d'abord
il faut pénétrer votre
esprit des dimen-
sions de ces ruines
extraordi-
naires.
A quinze
ou vingt



Le Boudha de la Pagode de Com-Pong-Tiam



Grand escalier du Pnom-Penh

licues à la ronde, le pays est couvert de vestiges de temples, grands ou petits, et au milieu de cet immense cimetière se dressent deux phénomènes : une ville de trois lieues de tour, enfermée dans un mur, que la forêt a envahie et presque complètement détruite, et un temple de dimensions beaucoup plus grandes que celles de notre Louvre, en hauteur, en largeur, en longueur, et si bien conserve qu'il pourrait

être rendu au culte presque immédiatement.

Mais ce qui est irritant jusqu'à en devenir pénible, c'est qu'on ne sait rien sur le peuple qui a vécu dans cette splendeur, dans cette surabondance générale de temps et d'activité surtout. Je me trompe. On sait une chose. On sait son nom : c'est le peuple khmer. Un point, c'est tout. Ce qui est irritant, c'est de ne pas connaître la date de la construction de ces monuments grandioses. Ceux qui les ont élevés étaient-ils contemporains de Néron, de Philippe-Auguste ou de Louis XIV ? Les trois opinions ont été émises et défendues toutes trois par des savants renommés.

Mais ce qui est plus extraordinaire encore que d'ignorer l'origine de ce peuple, c'est de ne pas savoir comment il a disparu ! Au seizième siècle, une nation qui devait être très nombreuse puisqu'elle a fourni le peuple d'artisans nécessaire à l'érection de cette ville et de ces temples ; puis au dix-septième siècle quelqu'un qui en découvre les ruines : c'est tout. En un siècle, deux peut-être, tout ce pays est devenu un désert et le grand peuple khmer a disparu sans qu'on sache comment.

S'il avait été vaincu par des voisins, Siamois ou Chinois, les vainqueurs s'en seraient vantés. Non. On ne parle pas de lui, nulle part...

Et maintenant, venez, je vais vous montrer ce que j'en ai vu.

Allons d'abord à la ville. Le temple qui est là tout près, nous le visiterons ensuite.

Nous suivons une assez bonne route, dans la forêt. Puis, tout à coup, une énorme porte de pierre, très sculptée, avec un mur, qui, de chaque côté, se perd tout de suite derrière les arbres.

Nous marchons une heure encore, dans la forêt toujours, et nous nous trouvons en face de ceux des monuments qui sont le mieux conservés. Depuis que nous avons franchi la porte de pierre très sculptée, nous sommes dans l'intérieur de la ville royale, tout en étant restés en pleine forêt. Voici une clairière, deux ou trois fois grande comme la place de la Concorde. C'était la place publique, et si elle est demeurée plane, sans arbres, c'est que, jusqu'à ces derniers temps, les habitants des environs en avaient fait une rizière.

Tout le long de cette place, dans un style qui évoque irrésistiblement celui de notre Renaissance, les soubassements énormes d'un temple.

Pour la description, voyez les ouvrages techniques et les autres. Je ne vous dois ici que mes impressions.

* * *

Le territoire de cet Angkor-Thom, de la ville royale, c'est un champ de bataille entre les végétaux vivants et les pierres mortes, lortes de leurs poids, entassées par des hommes. Presque partout le végétal est vainqueur. La forêt est montée à l'assaut, et voici, tout la-haut, cette chose invraisemblable : sur une terrasse que supportent des arcades, un arbre géant, qui semble planté là comme le drapeau du vainqueur, et *sous les racines* duquel on voit le ciel.

...D'une fleur fanée le vent a emporté une graine. Il en a emporté mille, dix mille, cent mille, à chaque printemps, et il les lançait à l'assaut de la forteresse bâtie par les hommes. La plupart mouraient. Mais une, de temps en temps, s'insinuait entre deux pierres, y trouvait juste assez de terre pour s'y fixer et germer, et lancer des racines dans les environs, à la recherche de nouvelles subsistances. Et après des années qui, sous ce climat, ont pu n'être pas très nombreuses, la sève, en gonflant les tissus de la plante, par une lente et irrésistible poussée, a rompu l'équilibre d'un mur qui s'est abattu, d'une tour qui s'est écroulée.

Il y a des endroits où la pierre a triomphé. Des squelettes d'arbres, des branches mortes disent sa victoire. Autre part, les combattants semblent avoir fait la paix et s'être associés. C'est ainsi que l'un des montants d'une porte en pierre sculptée est demeuré intact, tandis que l'autre, disparu, est remplacé par des lianes entrelacées qui soutiennent l'ensemble, comme une colonne torse.

C'est à la place où fut, ou existe encore le monument principal, le Bayon, que la lutte se poursuit avec le plus de vigueur de



Porte principale du Bayon



la part de l'assaillant, et le plus de force de la part de l'assiégé qui défend encore sa citadelle.

Mais la mêlée est grande et la victoire de la végétation prochaine, si l'homme n'intervient pas. Il faut faire un effort et revenir sur ses pas, et aller, et revenir encore pour comprendre qu'on est entre des dômes.

On y est arrivé en marchant sur des colonnes et des pierres

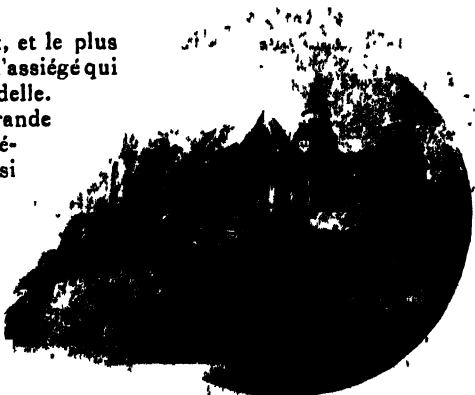
sculptées renversées — comme sur des cadavres. Le monument central, avec ses quatre gigantesques faces de Brahma est d'une grande beauté, d'une beauté dont l'élément essentiel est l'effort. Et je pense au Parthénon, si simple. L'art grec atteint la beauté par la grandeur : l'art hindou y tend par le nombre.

Que la nature a fait un beau décor à ces ruines ! La laissera-t-on continuer son œuvre ? Ce serait la disparition d'Angkor-Thom à bref délai. Mais quelle poésie ne lui enlèvera-t-on pas si l'on abat les arbres, et que restera-t-il lorsque les lianes seront coupées ?

Une raison de plus pour vous hâter de venir ici. Vous serez frappé, comme nous l'avons été, par le contraste de tant de science et d'art chez le sculpteur avec l'ignorance, barbare parfois, de l'architecte. Est-ce bien l'ignorance, la cause de cette enfantine disposition qui place les joints d'une assise de pierre directement au-dessus des joints de l'assise inférieure, au lieu de les alterner, idée qui vient à tous les enfants constructeurs de forteresses de dominos ? C'est impossible. A défaut de raisonnement, la pratique a dû faire voir bien vite aux architectes khmers leur erreur. C'est un point d'interrogation à ajouter à tous les autres.

Angkor est une énigme. Il n'y a rien à apprendre des indigènes. Ils n'ont gardé aucune tradition, et, si l'on insiste, ils vous répondront que tout cela a été élevé par les génies, en une nuit.

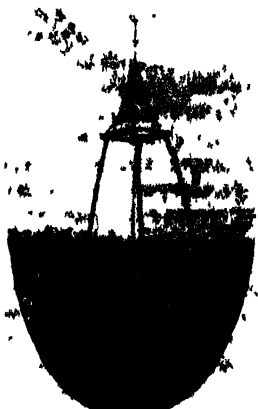
Quelques pas sur la route, au sortir de la maison du voyageur, puis, tout de suite, à droite, une porte, une plate-forme, avec des lions de pierre. La porte franchie, une grande allée dallée, large de vingt mètres, longue de cinq cents, bordée de parapets ornés d'énormes têtes de serpents réunies par sept ou neuf en un joli motif décoratif, et, à l'extrémité, sur une grande masse construite, trois dômes en forme de bonnets d'évêques debout, en bon état et qui, s'ils n'étaient dentelés, auraient l'air d'être des dômes de chez nous : c'est ainsi que se présente le grand temple d'Angkor.



Le Pnom



Pagode royale



*Incinération d'un cadavre
au Cambodge*

Voici, dans l'axe de l'allée, un grand escalier de pierre qui paraît s'élever jusqu'au milieu du monument. Montons. C'est plus facile à dire qu'à faire. Les marches sont très hautes. Par contre, elles sont très étroites. De sorte qu'il faut s'aider des mains pour les graver. Elles conduisent au Saint des Saints. Si l'architecte a voulu contraindre les foules à ne s'en approcher qu'à quatre pattes, il a réussi, et c'est un agréable tour de force que d'imposer la même attitude humiliée aux étrangers incroyants du vingtième siècle.

Un volume serait nécessaire pour décrire, mieux que sommairement, le temple d'Angkor. Je ne veux ici que vous inspirer le désir d'aller le voir. Mais, puisqu'il faut toujours en revenir aux dimensions, sachez cependant que le soubassement, de six ou sept mètres de haut, a deux mille cinq cents mètres de pourtour. Et cela n'enferme pas un espace vide compris entre quatre murs, mais une quantité de petits monuments, de cours, d'escaliers, de couloirs. Toutes les surfaces sont couvertes de sculptures. Il y a des dieux, des hommes, des guirlandes de danseuses, des processions et des rosaces, des fleurs, des lignes et des cercles, et encore des dieux, des hommes, encore des danseuses.

Vous verrez le Saint des Saints où n'habitent plus que des chauves-souris, mais si nombreuses, et où cependant tant de religiosité a passé qu'il reste un endroit sacré, imposant le respect, encore imprégné du divin. Vous verrez un bas-relief qui a un kilomètre de longueur et quatre ou cinq mètres de haut, sur lequel est figurée l'épopée du Ramayana, y compris la grande bataille entre les hommes et les singes (allô ! allô ! Darwin ?) et aussi les supplices de l'enfer, et vous constaterez qu'ils sont partout les mêmes. Vous admirerez le fini des sculptures et leur finesse, et plus d'une fois, après vous être écrié : « C'est l'Egypte ! » vous constaterez : « C'est de la Renais-

sance ! » et vous vous direz aussi que tel chambranle de porte ne jurerait pas dans un des châteaux historiques des bords de la Loire. Probablement aussi vous serez ému comme moi à la vue d'un certain couloir dans lequel on a entassé les statues divines trouvées çà et là, vous serez pris de tristesse devant ces dieux autrefois si fêtés, aujourd'hui sans clients, et vous recevrez une consolation émue à découvrir devant l'un d'eux, parmi les plus modestes, des baguettes d'encens non encore consumées, une petite fleur non encore flétrie, témoignages touchants de la ferveur persistante d'un humble qui a cru sans doute avoir plus de chances d'être exaucé par cet appel à la gratitude d'un dieu à qui personne ne pensait plus.

Vous verrez enfin, en vous éloignant à regret, des cigognes sur des tours, et je vous souhaite d'arriver à la grande allée lorsque le soleil couchant dorera le sommet des dômes. Alors, vous évoquerez, dans le passé, et à l'endroit même où vous serez, les splendeurs des foules ferventes, les processions nocturnes avec des éléphants sacrés, et, à la lueur des torches, les danseuses jetant des fleurs sous les pieds des prêtres et se prosternant devant ces rois tout-puissants dont les noms, comme eux-mêmes sont morts.

Je vous souhaite d'avoir le temps qui m'a manqué, et d'aller d'un côté jusqu'à Battambang, de l'autre jusqu'à Com-pong-Schnang, de pouvoir ainsi admirer d'autres temples presque aussi beaux, d'autres palais presque aussi grands, nombreux, serrés, laissant seulement entre eux, on le devine, la place pour les habitations et les rizières de ceux qui les avaient construits et les entretenaient.

L'enigme se posera encore. Quel était ce peuple ? Comment a-t-il disparu ? Des savants prétendent que tout cela est l'œuvre d'un petit nombre d'hindous qui auraient fait travailler un peuple d'hommes inférieurs. Je comprendrais l'explication s'il s'agissait des pyramides



Collège des Bonzes à Com-Pong-Nam

qu'une aristocratie aurait pu faire élever par un peuple d'esclaves, puisque là il ne s'agit que d'un entassement de pierres. Mais ici, il a fallu un peuple d'artistes, se perpétuant pendant des siècles pour sculpter ces kilomètres carrés de pierre, il a fallu des fonderies pour fabriquer les outils, il a fallu nourrir tout ce monde et le maintenir en ordre, et avoir assez d'autorité et de tradition pour assurer dans une suite de plusieurs générations l'achèvement, fidèle jusqu'au respect, d'un plan élaboré d'ensemble, arrête définitivement par ceux qui le conçoivent.

Et ce peuple n'a laissé que son nom ! Et il a disparu, il n'y a pas plus de trois siècles peut-être, sans que ses voisins en aient conservé le souvenir. Il faut donc qu'il ait été vaincu par des hordes moins civilisées que lui, sans quoi elles auraient laissé des traces, et alors, je ne vois d'autre explication qu'une auto-destruction par la guerre civile, avec, à la fin, le triomphe de la populace qui, privée des maîtres qu'elle aura tués, aura péri de faim et de misère, assez abêtie pour ne savoir pas même détruire les temples que ses victimes avaient édifiés.

Cette explication, je ne l'accepte d'ailleurs que pour donner une pâture à l'esprit qui, lui, a tellement horreur du vide, a prouvé tout ce qu'il a inventé pour peupler les déserts qui séparent les étoiles. .

BRILLIAT, de l'Académie Française.

Extrait du Volume *Voyage aux Indes et en Indo-Chine*
DELAGRANGE, Éditeur, Paris. Fr. 3.50)

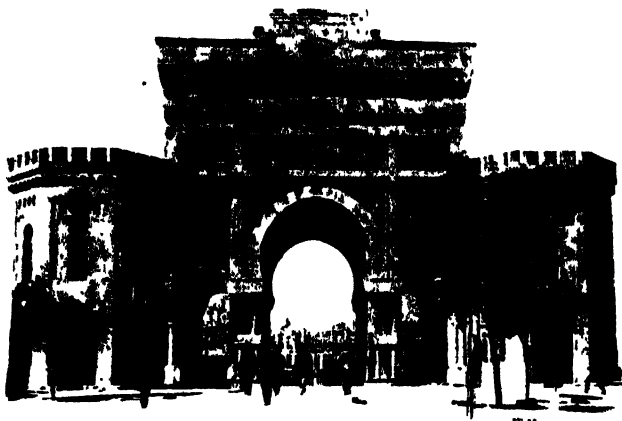


« Le Tonkin »

DESCENTE DES PREMIÈRES D'UN PAQUEBOT



*Exécute par la Maison **LEGLAS-MURICI***



Constantinople — *La porte du Ministère de la Guerre*

VERS LE BOSPHORE



C'est du côté de la croisière que s'orientent les désirs du touriste le plus moderne. L'enfant sait que les côtes magnifiques, les perspectives des rivages fuyants, les arrivées dans les ports tumultueux, la vie pittoresque du bord, la magie scintillante des flots, sont les plus fortes émotions qu'il puisse rencontrer et, loin du chemin de fer monotone, il rêve de ces Méditerranées où le regard ne se connaît plus de frontières et où les sillages dentelés des navires dessinent sur la soie déchirée des eaux de grands chemins pailletés de pierreries.

Le succès des croisières, depuis quelques années, atteste par la matérialité des faits que ce qu'on vient de lire n'est point une simple hypothèse et que, pour reprendre un mot célèbre, l'avenir du tourisme est sur les eaux.

La question se pose de savoir qu'elle est la croisière la plus belle à effectuer.

La plus belle ?...

Sans nul doute c'est celle qui porte vers les rives incomparables du Bosphore. Il en est d'autres et d'innombrables. Mais, en ce genre de voyages, il est plus que jamais nécessaire de concilier le plaisir des yeux ou de l'esprit et toutes les commodités pratiques qui pourraient se trouver entravées par les climats, les saisons, l'état de la mer, etc....

Ce que nous devons dire d'abord, c'est la préexcellence de ces sites paradisiaques, l'inexprimable majesté de ces terres bénies du ciel, où toute la poésie de l'Orient semble rassemblée, échelonnée, exposée pour l'enchantement de la vue. Le mystère et la tragédie, les modalités les plus subtiles de la couleur, la féerie de la lumière, le caractère énigmatique de cette antique Byzance qui, depuis tant de siècles, fut

la clef de la paix ou des colères européennes, et cet effroi persistant qui flotte sur la magnificence des mosquées depuis de récents événements historiques, tout enfin s'associe, dans les souples méandres de la Corne d'or pour éveiller la pensée, la nourrir, la retenir, l'enrichir de souvenirs inoubliables.

Mais, s'il n'y avait que le but, ce serait peut-être exiger du touriste un effort bien lourd. S'il fallait, pour rejoindre ce prodigieux théâtre, traverser les tristes couloirs du monde occidental, attendre dans les coulisses, sans joie, le lever du rideau merveilleux sur les fonds enchantés de Stamboul, nous dirions : « N'allez pas à Constantinople. C'est beau, mais les chemins en sont maussades. »

Or, trop de merveilles jalonnent la route pour que nous puis-

sions faire autrement que d'y trouver un argument encore. Ce parcours par mer est un des plus admirables du monde. Certes les voies de terre ne sont pas à dédaigner. Munich, ses musées et ses foyers d'art multiples, Vienne et sa



Coin de rue.

gaieté intarissable, Budapest, Bukarest le Danube et leurs aspects si variés, Sophia où déjà l'Orient s'annonce, et le réseau vers la Turquie qui, à chaque tour

de roue, pénètre un peu plus le pays de l'Islam : autant d'étapes dont il serait injuste de nier la valeur esthétique et les grâces naturelles.

Pourtant, nulle comparaison n'est possible avec le trajet par mer. N'y a-t-il pas, à vrai dire, pléonasme et superfétation à rappeler d'abord les premiers coups d'hélice sur le grand lac bleu, l'effondrement de Marseille aux horizons occidentaux, le caractère si typique des côtes corse, la naissance, au bord de la mer, dans les premiers feux du jour, de ce prestigieux amphithéâtre napolitain sur quoi s'érige le grand Vésuve, furieux d'être découronné ? N'est-ce point inutile de rappeler les plaisirs de l'escale en cette cité qui n'est qu'une chanson, la visite du Musée, de la Cathédrale, l'ascension à san Martino et le panorama sans égal qu'on découvre de ses hau-



Entrée du port de Stamboul.

teurs? Faut-il redire ce qu'est la baie d'Ischia, la perle de Procida, Capri, et plus loin, derrière la haute mer, l'Etna chaperonné de flammes, le Pirée, seuil d'histoire, l'Acropole, cime sœur de l'Olympe mythologique, Athènes, sanctuaire de beauté pure, les îles homériques semées sur l'eau comme un collier dénoué, Smyrne et ses bazars, l'Orient debout, appelant l'admiration du haut de ses minarets innombrables !

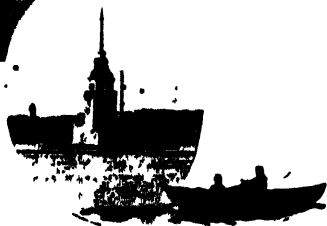
Et, un soir, avant la chute du soleil dans les eaux qui grésillent parmi les barques minuscules, c'est au loin l'apothéose : Constantinople !

Sur dix-huit kilomètres de long, au bord de la Chrysoceras des Anciens, Stamboul et Galata Pera, les confins d'Europe, les premières côtes d'Asie. Partout des caiques, plus légers que des gondoles de Venise. Au-delà des murs blancs du Sérail et de ses massifs de verdure, les maisons de Stamboul, les tours, les vastes dômes des mosquées avec leur collier de petites coupoles et les élégants minarets tout encolleretés de balcons, sur les sept collines de la péninsule. De l'autre côté, d'autres mosquées, d'autres tours, entrevues à travers les cordages et les mâts pavoisés, les pentes d'une colline où s'étagent les maisons et les palais. Au Nord, une ville continue de demeures de plaisance. A l'Orient, la rive asiatique chargée de marbres, de jardins et d'ombrages, Scutari, ses façades roses, son cimetière dans les cyprès ondulants. Plus loin encore, Kadi-Keui, toutes les îles de l'archipel des Princes, parsemant du vert de leurs bosquets et du jaune de leurs roches les eaux célestes de la mer de Marmara. Et, rayant les ondes mobiles, les arrières plans incendiés de crépuscule, des embarcations multiformes, à la rame, à la voile, à la vapeur donnent la vie à ce tableau magnifique.

Telle apparaît Constantinople dans sa gloire, lorsque la proue du navire s'avance parmi les esquifs pressés et lorsque, accoudé aux bastingages, le voyageur s'abandonne à la griserie de l'heure merveilleuse.



L'Amirauté.



Tour de Léandre.

Service combiné

DES

CHEMINS DE FER FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

AVEC LA

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES

Relations directes du Réseau de Paris-Lyon-Méditerranée

AVEC LA COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES

Billets directs de PARIS, AIX-LES-BAINS et GENÈVE pour l'ÉGYPTE et l'ORIENT
ou vice-versa, VIA MARSEILLE

DESTINATIONS	ITINÉRAIRES MARITIMES	BILLETS SIMPLÉS		BILLETS D'ALLER ET RETOUR	
		PRIX		PRIX	
		1 ^{re} classe	2 ^e classe	1 ^{re} classe Ch. de fer 2 ^e classe Paquebot	2 ^e classe
		fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1^o De PARIS aux ports ci-après et réciproquement.					
Lignes Circulaires.					
Beyrouth	Par Smyrne	512 »	361 »	377 »	» »
Constantinople	—	275 »	200 »	212 »	546 » 352 »
Le Pirée	Par ligne postale	275 »	190 »	202 »	486 » 335 »
Smyrne	—	275 »	200 »	212 »	546 » 352 »
Lignes de Beyrouth.					
Alexandrie ou Port-Saïd	Directement	424 00	296 »	327 »	784 65 554 50
Beyrouth	Par Alexandrie	477 »	361 »	377 »	835 60 632 20
Jaffa	—	447 »	336 »	352 »	784 60 590 80
Lignes de Constantinople et de la Mer Noire.					
Batoum	Par la ligne libre de la Mer Noire	300 »	»	»	532 » »
Calamata	—	200 »	»	»	362 » »
Constantinople	Par Salonique	200 »	»	»	362 » »
Le Pirée	Par Smyrne	200 »	»	»	362 » »
Odessa	Par la ligne libre de la Mer Noire	200 »	»	»	362 » »
Patras	—	260 »	»	»	464 » »
Salonique	—	200 »	»	»	362 » »
Samsoun	—	260 »	»	»	464 » »
Smyrne	—	200 »	»	»	362 » »
Syra	—	200 »	»	»	362 » »
Trébizonde	—	290 »	»	»	515 » »
2^o D'AIX-LES-BAINS aux ports ci-après et réciproquement.					
Le Pirée	Direct	255 »	176 »	»	» »
Alexandrie	—	400 »	267 »	»	» »
3^o De GENÈVE aux ports ci-après et réciproquement.					
Le Pirée	Direct	260 »	180 »	»	» »
Alexandrie	—	400 »	270 »	»	» »
Avec faculté de choisir d'Aix-les-Bains ou de Genève à Marseille l'un des itinéraires suivants : Culoz-Lyon-Arles, Grenoble-Valence-Arles ou Grenoble-Vif-Arles.					

Nota. — Les prix ci-dessus comportent la nourriture avec le vin rouge de table pendant le parcours maritime.

CONDITIONS SPECIALES

Applicables aux Billets en Service combiné



Délivrance des billets. — Les billets en service combiné (Tarifs G. V. 201 et 202) ne sont délivrés que dans les bureaux de la Compagnie des Messageries Maritimes, à Paris, 14, boulevard de la Madeleine, et, à l'étranger, dans les agences de Londres et d'Orient.

Tous les règlements et conditions de passages de la Compagnie des Messageries Maritimes sont applicables aux porteurs de billets en service combiné, sauf, toutefois, en ce qui concerne les réductions prévues pour les billets de famille ou en faveur des voyageurs effectuant, dans un délai déterminé, un parcours de retour. Il ne peut être fait aucune réduction, à quelque titre que ce soit, sur les prix du tarif du service combiné.

Les billets en service combiné doivent toujours être délivrés à terre, dans les Agences, jamais à bord.

Billets. — Les billets sont personnels et ne peuvent être transférés. Ils ne sont valables qu'autant qu'ils portent le timbre à date de l'agence d'émission et de la gare de départ. Ils doivent être présentés à toute réquisition des agents des administrations. Tout coupon isolé est considéré comme nul et retiré si le voyageur ne peut représenter en même temps les autres parties du billet qui doivent rester entre ses mains, y compris la couverture qui porte sa signature. Il n'est rien remboursé en cas de perte des billets, interruption ou abandon du voyage pour une cause quelconque (maladie, etc.).

Enfants. — Au-dessous de trois ans, les enfants sont transportés gratuitement. De trois à sept ans, ils paient demi-place.

Bagages. — Il est alloué une franchise de 30 kilogrammes de bagages par place sur le chemin de fer.

Arrêt. — La validité des billets simples est de 45 jours ; celle des billets d'aller et retour de 120 jours, à dater du jour indiqué par le timbre à date de la gare ou du port de départ. Les voyageurs ont

la faculté de s'arrêter dans toutes les gares du parcours. Ils peuvent emprunter à leur choix, pour le parcours, l'un des itinéraires suivants :

Dijon, Lyon, Arles

ou Nevers, Saint-Germain-des-Fossés, Tarare. Lyon, Arles

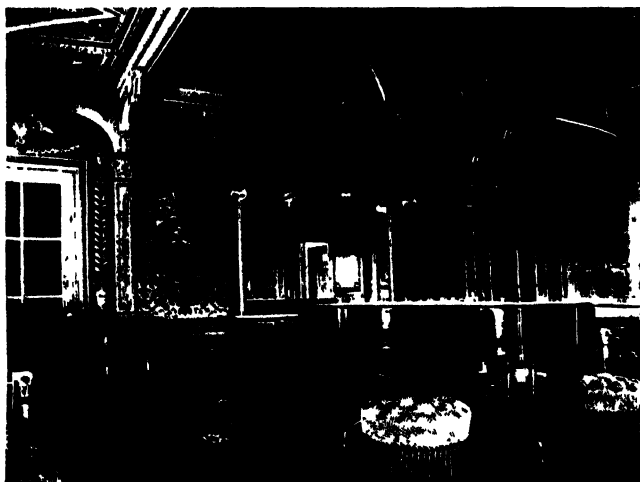
ou Clermont-Ferrand, Nîmes.

A Marseille, ils ont à pourvoir, à leurs frais, au transport de leur personne et de leurs bagages, entre la gare et le quai d'embarquement.

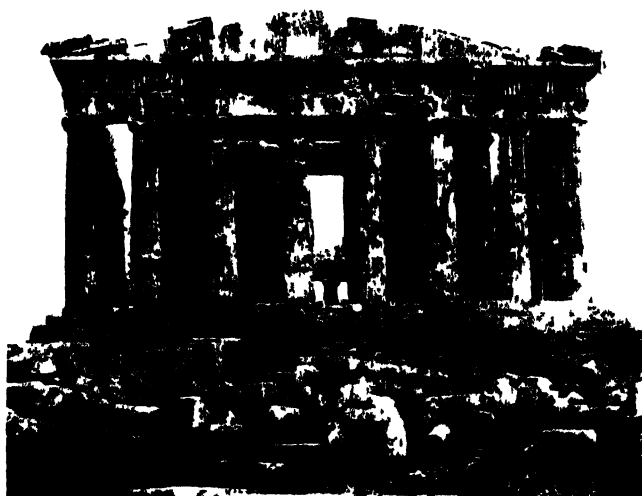
Trains. — Tout train comportant des voitures de la classe indiquée par le billet est à la disposition du porteur, à la condition que pour le parcours à effectuer, les affiches de la marche des trains disposent que les voyageurs de même classe à plein tarif ont accès dans le train.

Les dispositions des tarifs intérieurs de chaque administration sont applicables au présent billet, en tout ce qui n'est pas contraire aux conditions particulières qui précèdent.

La signature du titulaire peut être exigée lors des contrôles : au départ, en route et à l'arrivée.



Salon de musique du "Tourane"



Athènes — L'Erechtheion

VOYAGES A ITINÉRAIRES FACULTATIFS

De FRANCE en ALGÉRIE, en TUNISIE

ET AU

ÉCHELLES DU LEVANT

ou vice-versa



Carnets individuels et Carnets collectifs

Il est délivré pendant toute l'année des carnets individuels de 1^{re}, 2^e ou 3^e classe pour effectuer des voyages pouvant comporter des parcours sur les lignes des réseaux de Paris à Lyon et à la Méditerranée, de l'Est, de l'Etat, du Midi, du Nord, d'Orléans et de l'Ouest, P.-L.-M.-Algérien, Est-Algérien, Etat (lignes algériennes), Ouest-Algérien, Bône-Guelma, Sfax à Gafsa, et sur les lignes maritimes, désignées d'autre part, desservies *par la Compagnie des Messageries Maritimes*, par la Compagnie Générale Transatlantique, par la Compagnie de Navigation Mixte (Compagnie Touache) ou par la Société Générale de Transports Maritimes à vapeur.

Ces voyages doivent comporter, en même temps que des parcours français, de 300 kilomètres au moins ou comptés pour cette longueur, soit des parcours maritimes, soit des parcours maritimes et algériens, ou tunisiens, ou corses. Toutefois, les personnes qui ont droit au passage gratuit ou à prix réduit sur les paquebots de la *Compagnie des Messageries Maritimes*, de la Compagnie générale Transatlantique, de la Compagnie de Navigation mixte (Compagnie Touache), de la Société générale de Transports Maritimes à vapeur de la Compagnie Marseillaise de navigation à vapeur (Fraissinet et C^{ie}) peuvent obtenir, sur présentation de pièces justifiant leur droit à ce passage gratuit ou à prix réduits, des carnets ne comprenant pas de coupons pour la traversée maritime de France en Algérie, en Tunisie, en Corse ou aux Echelles du Levant et réciproquement.

Les porteurs de carnets ne pourront, à leur arrivée sur le Continent ou à leur retour en France, selon que le voyage a été commencé en Algérie, en Tunisie, en Corse ou aux Echelles du Levant, ou qu'il a été commencé en France, obtenir de billets en échange d'un quelconque des coupons de leurs carnets restant à utiliser qu'autant qu'ils auront fait viser, par le capitaine du paquebot ou le commissaire du bord, la feuille de contrôle contenue dans leurs carnets.

Lorsque les carnets présentés par les titulaires, à leur arrivée sur le Continent ou à leur retour en France, ne seront pas revêtus régulièrement de ce visa, ces carnets seront retenus par les agents de la Compagnie et annulés, et les titulaires n'auront droit à aucun remboursement, même partiel, du prix des carnets annulés.

Il en sera de même dans le cas où la traversée maritime n'aura été effectuée que par une partie seulement des voyageurs portés sur un billet collectif.

Les parcours maritimes doivent être effectués par les paquebots de l'une seulement des cinq Compagnies de navigation participantes; ils peuvent cependant être effectués à la fois par les paquebots de la *Compagnie des Messageries Maritimes* ou de la Compagnie Marseillaise de Navigation à vapeur (Fraissinet et C^{ie}) et par ceux de l'une quelconque des trois autres Compagnies de navigation.

Carnets collectifs. — Les carnets peuvent être collectifs, c'est-à-dire s'appliquer à plusieurs personnes. Dans ce cas, celles-ci sont tenues d'accomplir chaque parcours ensemble, aussi bien pour les parcours maritimes (par les mêmes paquebots) que pour les trajets en chemin de fer (par les mêmes trains et autant que possible dans le même compartiment). En conséquence, si pour un motif quelconque, une ou plusieurs personnes dénommées sur le carnet collectif ne pouvaient faire le voyage par le même train ou par le même paquebot que les porteurs de ce carnet, elles auraient à prendre, pour leur voyage, un billet ordinaire sur le prix duquel il ne serait rien déduit.

Itinéraire. — L'itinéraire, qui doit être établi à l'avance par le voyageur lui-même avec indication des gares où il a l'intention de s'arrêter, doit le ramener à son point de départ initial.

L'itinéraire peut comprendre, non seulement un circuit fermé dont chaque portion n'est parcourue qu'une fois, mais encore des sections à parcourir dans les deux sens, sans qu'une même section puisse y figurer plus de deux fois (une fois dans chaque sens ou deux fois dans le même sens).

Le voyage par chemin de fer peut, si mention en est faite sur la demande du carnet, être interrompu entre certains points déterminés. Dans ce cas, la distance par voie de fer qui sépare les points dont il s'agit n'est pas comprise dans le décompte du prix du carnet.

Le voyage peut être également interrompu :

1^o Entre Alger ou Tunis et Alexandrie ;

2^o Entre Naples et Palerme.

Le voyageur doit suivre exactement l'itinéraire qu'il a tracé, sauf les deux exceptions ci-après : a) Il peut abandonner un ou plusieurs parcours partiels. — b) Il peut se rendre d'un point à un autre par une ligne plus courte que celle qui figure sur l'itinéraire.

Délivrance des billets. — Sur les réseaux métropolitains, algériens et tunisiens, le titulaire d'un carnet est tenu de se munir, pour chacun des parcours qu'il désire effectuer, d'un billet de la classe de son carnet pris au guichet de la gare de départ et à le remettre à la sortie à la gare d'arrivée. Pour l'obtenir, il doit remettre son carnet au receveur qui en détache et conserve le ou les coupons correspondant au parcours à effectuer.

Arrêts. — Le voyageur peut s'arrêter à des gares intermédiaires situées entre la station de départ et la station inscrite sur son billet.

Raccourcis. — Le voyageur qui, en cours de route, désire se rendre d'un point à un autre, par une ligne plus courte que celle qui figure sur son carnet, en fait la déclaration au chef de gare.

Voyages empruntant des Territoires étrangers

1^o Le voyageur a la faculté de sortir des réseaux français participants par *Modane* et de rentrer sur ces réseaux par *Vintimille* ou inversement, à condition qu'il lui soit délivré, en même temps qu'un carnet de voyage à itinéraire facultatif de France en Algérie, en Tunisie et aux Echelles du Levant ou *vice-versa*, un billet de voyage circulaire italien se soudant aux points frontières ci-dessus.

Prix. — CARNETS INDIVIDUELS. — Pour les parcours sur les réseaux français, les prix sont fixés d'après le barème ci-après :

PARCOURS	1 ^{re} classe	2 ^e classe	3 ^e classe	PARCOURS	1 ^{re} classe	2 ^e classe	3 ^e classe
	fr.	fr.	fr.		fr.	fr.	fr.
Jusqu'à 300 kilom...	27	19	13	De 1901 à 2000 kilom..	146	103	72
De 301 à 325 —...	29	20	14	2001 2200 —...	157	111	77
326 350 —...	31	22	15	2201 2400 —...	167	119	81
351 375 —...	33	23	16	2401 2600 —...	176	125	87
376 400 —...	35	25	17	2601 2800 —...	185	131	90
401 430 —...	37	27	18	2801 3000 —...	193	136	95
431 460 —...	40	29	19	3001 3200 —...	200	142	98
461 500 —...	43	31	20	3201 3400 —...	207	146	101
501 550 —...	47	34	22	3401 3600 —...	212	151	105
551 600 —...	51	37	24	3601 3800 —...	217	154	108
601 650 —...	55	40	26	3801 4000 —...	223	159	111
651 700 —...	59	43	28	4001 4200 —...	228	163	114
701 750 —...	63	46	30	4201 4400 —...	234	168	117
751 800 —...	67	49	32	4401 4600 —...	239	171	121
801 850 —...	71	51	34	4601 4800 —...	244	176	124
851 900 —...	74	53	36	4801 5000 —...	250	180	127
901 950 —...	78	56	38	5001 5200 —...	255	185	130
951 1000 —...	81	60	40	5201 5400 —...	261	189	134
1001 1100 —...	89	64	43	5401 5600 —...	266	193	137
1101 1200 —...	96	69	47	5601 5800 —...	271	197	140
1201 1300 —...	103	73	50	5801 6000 —...	277	202	144
1301 1400 —...	109	78	54	6001 6200 —...	282	206	146
1401 1500 —...	117	82	56	6201 6400 —...	288	210	150
1501 1600 —...	123	87	60	6401 6600 —...	293	214	153
1601 1700 —...	129	92	63	6601 6800 —...	298	219	156
1701 1800 —...	135	95	66	6801 7000 —...	304	223	160
1801 1900 —...	141	100	69				

et ainsi de suite en ajoutant, par fraction indivisible de 200 kilomètres, 6 francs pour la 1^{re} classe, 4 francs pour la 2^e classe et 3 fr. pour la 3^e classe.

Parcours maritimes :

Pour les parcours à effectuer en 1^{re}, 2^e et 3^e classes sur les paquebots de la *Compagnie des Messageries Maritimes*, il est fait une réduction de 10 % pour un parcours représentant au tarif ordinaire jusqu'à 300 francs (*) et une réduction de 15 % pour un parcours représentant au tarif ordinaire plus de 300 francs (*).

Les prix au tarif ordinaire, afférents aux parcours maritimes sont mentionnés sur les formules de demande de carnets mises à la disposition des voyageurs dans les bureaux des agences des Compagnies maritimes et dans les gares des réseaux participant au présent tarif.

		1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	3 ^e cl.
		fr.	fr.	fr.
ECHELLES DU LEVANT	Marseille à Alexandrie . . .	350	250	145
	Marseille à Port-Saïd . . .	350	250	165
	Alexandrie à Port-Saïd . . .	50	40	22
	Port-Saïd à Jaffa	35	25	15
	Jaffa à Beyrouth (1)	30	25	13
	Beyrouth à Beyrouth (par les escales de la côte de Caramanie)	130	92	55
	Beyrouth à Constantinople (via Smyrne)	205	135	80
	Constantinople au Pirée (via Smyrne)	35	12	10
	Le Pirée à Naples	125	80	55
	Naples à Marseille	75	50	25

(*) Nourriture comprise à bord des paquebots.

(1) Les voyageurs porteurs d'un coupon afférent à ce parcours ont la faculté de passer par Caïffa, sans supplément de prix.

Carnets collectifs. — Si le carnet collectif s'applique à deux personnes, le prix pour chacune d'elles est celui des carnets individuels : les enfants de 3 à 7 ans paient la moitié de ce prix ; un voyageur accompagné de deux enfants de 3 à 7 ans compte pour deux personnes.

Si le carnet collectif s'applique à plus de deux personnes, le prix est réduit de 10 % pour la troisième et de 25 % pour les autres (sauf en ce qui concerne les parcours effectués :

Sur les paquebots des Compagnies des Messageries Maritimes et Générale Transatlantique en 1^{re} 2^e et 3^e classes ;

Sur les paquebots des autres Compagnies de navigation en 3^e classe ; au sujet desquels il n'est fait aucune réduction spéciale pour les carnets collectifs), sans toutefois que ce prix réduit puisse descendre au dessous de 50 % du tarif général appliqué séparément, sur les réseaux métropolitains, sur les réseaux algériens et tunisiens ainsi que pour les parcours maritimes, à l'ensemble des personnes inscrites sur le carnet.

Un enfant de 3 à 7 ans, seul ou en excédent sur un nombre pair, est compté le dernier et paie la moitié du prix applicable au voyageur adulte dont il occupe le rang.

En additionnant les prix partiels ainsi calculés, on obtient le prix total du voyage effectif.

Nota. — Le prix de chaque carnet, individuel ou collectif, est augmenté de 1 franc pour frais de confection.

Exemple d'un billet circulaire G.V. 205 Paris, Lyon, Marseille, Alexandrie ou Port-Saïd Marseille, Lyon, Paris (validité 120 jours).

Prix : 1^{re} cl. 731 fr. 10. — 2^e cl. 521 fr. 10.



La moisson en Thessalie

CONDITIONS PARTICULIERES



ENFANTS. — Sur les Chemins de fer les enfants de 3 à 7 ans paient la moitié des prix fixés au présent tarif.

Sur les navires de la Compagnie des Messageries Maritimes, les enfants au-dessous de 3 ans sont transportés gratuitement. Si une même famille comprend plusieurs enfants au-dessous de 3 ans, la gratuité n'est accordée qu'à l'un d'eux et les autres paient chacun quart de place. Les enfants de 3 à 12 ans paient demi-place.

VALIDITÉ. — Les carnets comportant des parcours maritimes sur les seules lignes desservies par la *Compagnie des Messageries*, ou à la fois sur les lignes desservies par cette Compagnie et sur celles desservies par l'une des autres Compagnies de navigation participantes, sont valables pendant 120 jours à compter du jour du départ, ce jour non compris, et leur validité peut être, à deux reprises, prolongée de 60 jours moyennant le paiement d'un supplément égal à 10 % du prix initial du carnet pour chaque prolongation.

La demande de prolongation peut être faite et le supplément payé, tant que la dernière période de prolongation susceptible d'être accordée n'est pas expirée.

Dans tous les cas, le voyageur doit payer le supplément avant de prendre place dans le train, faute de quoi il sera considéré comme voyageur sans billet.

BAGAGES. — Les billets donnent droit, sur les chemins de fer, à une franchise de bagages de 30 kilogrammes par personne et de 20 kilogrammes par enfant de 3 à 7 ans. *Sur les paquebots de la Compagnie des Messageries Maritimes*, les passagers ont droit au transport gratuit de 150 kilogrammes de bagages en 1^{re} et 2^e classes et de 75 kilogrammes en 3^e classe. Cette franchise est réduite de moitié pour les enfants payant demi-tarif et des trois quarts pour les enfants payant quart de place.

Les bagages sont enregistrés au gré du voyageur, soit pour la gare inscrite sur son billet, soit pour la gare qu'il indique, intermédiaire entre les points de départ et d'arrivée, portés sur ce billet.

Pour les parcours maritimes, les bagages sont enregistrés au départ de chaque port pour celui des ports situé sur l'itinéraire où le voyageur a l'intention de s'arrêter.

CLASSE. — Les carnets peuvent comporter une classe déterminée de voiture sur les réseaux métropolitains, algériens et tunisiens et des coupons de classe différente pour les parcours maritimes, à la condition toutefois qu'il ne sera emprunté qu'une classe unique sur les paquebots et que les parcours français, algériens et tunisiens ne comporteront qu'une classe de voiture.

Toutefois, les chemins de fer de l'Etat (lignes algériennes) n'ayant que deux classes de voiture (1^{re} et 2^e), les carnets de 3^e classe sont valables en 2^e classe sur ces lignes. En outre, les voyageurs prenant des carnets de 2^e classe peuvent être autorisés à voyager en 1^{re} classe sur les lignes dont il s'agit en payant les prix réduits fixés pour la 1^{re} classe.

Les domestiques accompagnant des passagers de 1^{re} classe ne sont admis à bord des paquebots qu'en 2^e classe ; ils ne peuvent rester dans les 1^{res} classes, pour le service de leurs maîtres, que le temps rigoureusement nécessaire. Ils ne peuvent, non plus, prendre leur repas à la table commune des passagers de 2^e classe.

AVIS IMPORTANT. — Le voyageur doit retenir, à l'avance, sa couchette à bord des paquebots, mais il ne peut la considérer comme définitivement réservée qu'après une réponse formelle de la Compagnie.

Pour retenir les couchettes, s'adresser soit par lettre, soit par dépêche :

A MARSEILLE, 3, place Sadi-Carnot, pour la Compagnie des Messageries Maritimes (adresse pour télégramme : Licorne, Marseille),

Dans les divers ports, aux agents de la Compagnie.

DEMANDE DE CARNETS. — Les demandes de carnets peuvent être adressées aux chefs de toutes les gares des réseaux participants ; elles doivent leur parvenir *cinq jours* au moins avant la date du départ. Elles doivent indiquer exactement :

1^o Les nom et prénoms du titulaire ou, s'il s'agit d'un carnet collectif, de tous les titulaires ; 2^o la classe du carnet ; 3^o l'itinéraire choisi, 4^o le nom des gares auxquelles le voyageur désire s'arrêter ; 5^o la ou les Compagnies de navigation choisies par le voyageur ; 6^o la date du départ (1). Chaque demande donne lieu à la consignation d'une somme de 10 francs.

Le délai de *cinq jours* fixé ci-dessus pour les demandes de carnets est porté à *huit jours* lorsque les demandes comportent la délivrance de carnets de voyages à itinéraires facultatifs de France en Algérie, en Tunisie ou aux Echelles du Levant, ou *vice versa*, conjointement avec des billets circulaires italiens commençant à Modane et finissant à Vintimille, ou inversement.



1 Pendant un mois, à partir de la date primitivement fixée, les voyageurs ont la faculté de la modifier, au cas où, pour un motif quelconque, ils désireraient reculer leur départ, à la condition de faire rectifier leurs carnets en conséquence par le chef de gare ou son délégué en se présentant à son bureau une demi-heure au moins avant le départ du train. Après l'expiration du mois, les carnets seront considérés comme annulés et le montant en sera remboursé aux titulaires, sur leur demande, sous déduction d'une somme de 1 fr. 10 c. représentant les frais de confection du carnet et le timbre de quittance.

VOYAGES INTERNATIONAUX

A ITINÉRAIRES FACULTATIFS

Sur les chemins de fer P.-L.-M., de l'Est, de l'Etat (*ancien et nouveau réseau*), du Midi, du Nord, de l'Orléans, de l'Etat (lignes algériennes), P.-L.-M.-Algérien, Ouest-Algér., Bône-Guelma et Départementaux Corse

Sur les lignes de la plupart des grandes Compagnies de navigation européennes notamment certaines lignes de l'Océan Atlantique, de la Méditerranée et de la Mer Noire (Echelles du Levant), desservies par la C^{ie} des Messageries Maritimes, par la Compagnie Générale Transatlantique, par la Compagnie de Navigation Mixte (C^{ie} Touache), par la Société Générale de Transports Maritimes à vapeur, par la Compagnie Marseillaise de Navigation à vapeur Fraissinet et par la C^{ie} de Navigation Cyprien Fabre.

AINSI QUE SUR LES CHEMINS DE FER

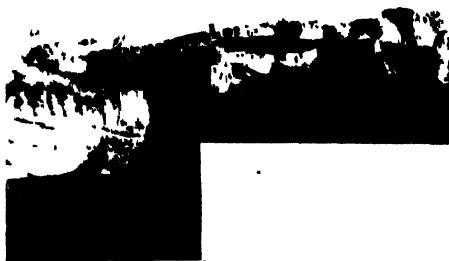
Allemands, Austro-Hongrois, Suisses, Belges, Néerlandais, Italiens et Siciliens, Luxembourgeois, Suédois, Norvégiens, Danois, Finlandais, Roumains, Serbes, Bulgares, Bosniaques, Herzégoviniens et Turcs.

Il est délivré, toute l'année, dans les gares du réseau P.-L.-M., des livrets internationaux à coupons combinables, en 1^{re}, 2^e et 3^e classes, permettant d'effectuer des voyages extrêmement variés sur les réseaux des chemins de fer français et étrangers et sur certaines lignes des

Compagnies maritimes désignées ci-dessus.

ITINÉRAIRE. —

L'itinéraire établi à l'avance par le voyageur doit rassembler celui-ci à



Grèce

Les Météores

son point de départ initial et comporter un parcours minimum taré de 600 kilomètres.

L'itinéraire des voyages commencés en France, en Algérie, en Tunisie, en Corse ou en Italie, doit comporter obligatoirement un parcours à l'étranger.

Cet itinéraire peut comporter des solutions de continuité entre certains points désignés au tarif, à la condition que la distance kilométrique représentée par les parcours en dehors du voyage proprement dit, n'excède pas la moitié de la distance afférente à celui-ci.



DURÉE DE VALIDITÉ :

60 jours lorsque la somme des distances afférentes aux parcours taxés comporte de 600 à 3.000 kilomètres.

90 jours lorsque la somme de ces mêmes distances comporte de 3.001 à 5.000 kilomètres.

120 jours lorsqu'elle est supérieure à 5.000 kilomètres.

En aucun cas, la durée de validité ne peut être prolongée.

ENFANTS. — Jusqu'à l'âge de 4 ans, les enfants ne paient rien.

De 4 à 10 ans, les enfants paient la moitié du prix perçu pour une personne adulte, et ont droit à une place distincte.

Au-dessus de 10 ans les enfants paient place entière.

BAGAGES. — Il n'est accordé, tant en France qu'à l'étranger, aucune franchise pour le transport des bagages enregistrés.

L'enregistrement ne peut être effectué qu'à destination des gares du parcours pour lesquelles il existe des relations de trafic direct pour le transport des bagages.



DEMANDE DE LIVRET. — La demande de livret doit être faite sur un formulaire spécial (1) et peut être adressée aux chefs de toutes les gares des réseaux participants, ainsi qu'aux agences de voyages et bureaux d'émission ci-après :

A PARIS : Cook et fils, 1, place de l'Opéra ; Lubin, 36, boulevard Haussmann ; « Grands Voyages », rue du Helder, 1, et boulevard des Italiens, 38 ; *Compagnie des Messageries Maritimes*, 14, boulevard de la Madeleine.

A LYON : Lubin, 76, rue de l'Hôtel-de-Ville.

A MARSEILLE : Cook et fils, 11 bis, rue de Noailles.

(1) Les gares, bureaux de ville, agences et bureaux d'émission tiennent gratuitement à la disposition des voyageurs des exemplaires de ce formulaire.

Ce dimanche soir on avait hâte d'expédier le dîner. car nous approchions de Messine. A huit heures, tous les smockings, toutes les dames emmitoufflées étaient sur le pont : nous entrions dans le détroit.

Oh ! l'inoubliable décor nocturne ! Déjà les Lipari, vues de loin, le Stromboli, plus près et couronné d'un léger nuage, nous avaient préparés à cette apothéose ; mais quelle joie des yeux et de l'âme, lorsque nous arrivons devant la perle de la Sicile ! A notre droite, la ville, splendidement illuminée, assise au bord de la mer, étend des feux à l'infini ; les flots calmes s'en emparent, les traduisent en sillons lumineux qui viennent mourir pres de nous. A gauche, voici



Une Rue du Caïre

Reggio-della-Mare, Santa-Lércsa, Reggio-de-Calabre, groupes étincelants de lumignons, où se devinent les quais, les rues montantes, où l'on voit les voitures courir ; par dessus tout cela, un ciel où jamais ne brillèrent tant d'étoiles. A l'avant, Aldebaran l'astre bleu, jette sur le détroit une traînée lumineuse ; a ses côtés, au-dessus de la côte italienne, Vénus elle-même pâlit.

Nous demeurons muets d'admiration, confondus par la majesté du décor, par cette profusion d'étincelles, par cette étonnante sérénité de l'atmosphère, par cette profondeur immense de tout ce qui nous entoure et qui nous donne réellement la sensation de n'être, nous et notre énorme navire, qu'un atome lancé dans l'espace, et qui cependant domine de très haut les quelques voiles que nous croisons, lentement, car la machine a ralenti et le vaisseau glisse sans bruit comme s'il pénétrait dans un sanctuaire.

Les plus belles pièces ont toujours une fin : tout cela reste peu a peu en arrière, et Catane, la dernière vue, se perd aussi dans la nuit.

A partir de ce moment la mer fut absolument calme. Au matin, j'ai vu lever le soleil sur l'eau unie comme un miroir, pas la moindre rissée. Le steamer navigue sur un beau lac strié d'or et d'argent.



Un Coin du Marche au Caire

Déjà à cette heure matinale, la température s'adoucit et l'on sent que l'on court vers des terres plus chaudes. Sur le pont, la file des chaises pliantes s'aligne, droite, morte et vide. Des couples d'Anglais, quelques gens en complets à carreaux, mises en jupes courtes se livrent avec conviction à un footing hygienique.



En route pour les Pyramides

A l'intérieur du navire, rien n'indique que l'on soit sur mer; pas le moindre balancement, pas de trepidation, sauf, si on écoute bien, le roulement sourd des hélices. Nous marchons, nous marchons même très vite; nous arriverons à l'heure dite à Alexandrie.

Il est vrai que les dieux nous furent favorables. Eole, sans colere, nous laissa traverser son domaine. Neptune, pour ne pas être en reste, opposa son *quos ego* aux vents du sud-ouest, qu'on nous avait prédits, et, au lieu de *houillon*, nous donna la *bonace*.

Nous avons quitté Marseille le *jeudi*, à midi : le *lundi*, dans la soirée, nous avons la terre en vue ; dans une heure nous serons au port. Les couloirs du navire sont animés, on entend battre les portes des cabines, on boucle les malles. D'autres,

moins pressés, scrutent l'horizon et regardent émerger, peu à peu, de la mer bleue la côte égyptienne.



Depart d'une Caravane





Tombeau des Califes

D'ALEXANDRIE AU CAIRE

LE PHARI d'Alexandrie, le premier, nous a signalé la terre puis une ligne blanche de maisons, enfin, une cote basse s'étendant dans l'Ouest l'ingue de terre que jonchent seulement quelques arbres rabougris.

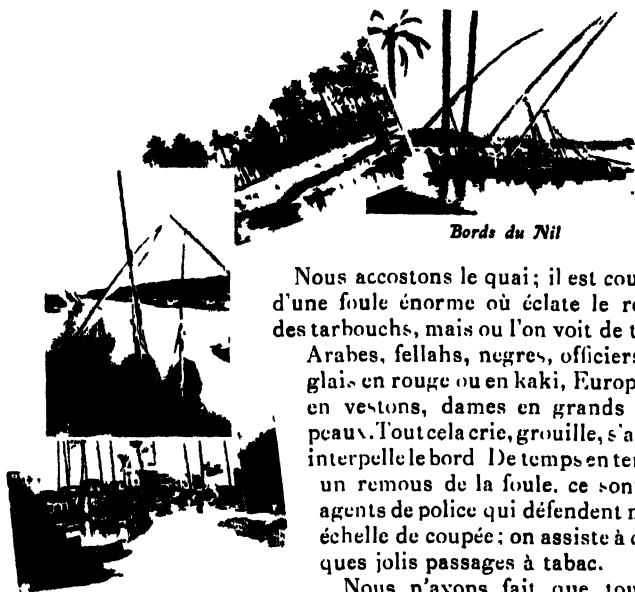


Porteuses d'eau

Tout le monde est sur le pont, on a voulu jouir du spectacle de l'entree qui n'est d'ailleurs pas banal, car le chenal qui doit nous mener a notre quai d'embarquement est tortueux et difficile, quoique bien balise. Nous avons d'abord pris le pilote, un vieux turc tout habille de noir avec un turban blanc, amene par une barque peinte en couleurs vives rapide sous la brise qui la couche presque. trois matelots s'appliquent a la manœuvre, tandis que quatre Arabes, accroupis a l'arriere, les contemplent, impassibles, figes dans une immobilité indifferente. Nous avons vu le vieux bonhomme s'accrocher a l'échelle lancee par-dessus bord et se hisser péniblement, mais avec prudence, le long de la haute muraille du navire, jusqu'au bastingage pendant que sa felouque se débrouille tant bien que mal, — mais plutôt mal, — a l'arriere du steamer.

Ce vieux pilote et sa barque furent notre premiere vision d'Afrique car Alexandrie, vue du large n'offre pas, a ce point de vue,

d'aspect particulier. Un grand port, des môles, des cheminées d'usine, des navires très nombreux à l'ancre ou à quai : c'est le décor souvent vu. Mais ce qui nous met en joie, ce sont les petits bateaux qui nous entourent dès notre entrée dans le bassin : yachts à moteur, vapeurs de la douane ou de la santé avec leurs matelots si corrects, barques chargées de portefaix, de crieurs d'hôtel, vêtus de défroques innombrables, mais voyantes.



Bords du Nil

Nous accostons le quai ; il est couvert d'une foule énorme où éclate le rouge des tarbouchs, mais où l'on voit de tout : Arabes, fellahs, negres, officiers anglais en rouge ou en kaki, Européens en vestons, dames en grands chapeaux. Tout cela crie, grouille, s'agite, interpelle le bord. De temps en temps, un remous de la foule, ce sont les agents de police qui défendent notre échelle de coupée ; on assiste à quelques jolis passages à tabac.

Nous n'avons fait que toucher barre dans cette jolie ville, presque entièrement bâtie à l'européenne, et neuve d'ailleurs, puisque le bombardement de 1882 l'avait en grande partie détruite. Cependant, sur la foi des Biedeker, nous avons voulu voir la colonne de Pompée, le plus ancien des monuments d'Alexandrie ; l'intérêt en est médiocre. Lorsque, après avoir payé deux piastres à un vieux gardien, on arrive sur le plateau où se dresse le vieux fût de granit, on constate avec déception qu'il n'y a là pas même un point de vue sur la ville.

Nous ne nous sommes guère souciés des autres antiquités d'Alexandrie ; nous avions soif d'orientalisme, nous avions hâte de voir le Nil, les Pyramides, Alexandrie n'étant encore pour nous qu'un faubourg de Marseille. C'est pourquoi, au matin, nous avons pris le train du Caire.





LE CAIRE

Boulak Chareh el Ahmadein et Mosquee du Sultan Abou-el-Ela



Au pied des Pyramides

LES RUES DU CAIRE



LE CAIRE, tel qu'on le voit de la gare à l'hôtel, c'est à la fois Paris et Nice. Paris, par ses boulevards bâtis à l'européenne, ses splendides magasins aux enseignes françaises, son extraordinaire animation. Nice, par ses larges avenues ombragées, bordées de belles villas, son ciel bleu, son clair soleil. Mais cette impression n'est que passagère.

Dans les environs de l'Esbekyeh ou de l'Ismaïlyeh, les quartiers neufs, la chaussée est sillonnée de voitures, d'omnibus, d'automobiles du plus pur style ; sur les trottoirs des camelots innombrables importunent l'étranger. Mais tous les cochers portent le tarbouch, tous les camelots le turban et la robe, et c'est ce qui conserve à cette belle capitale, de près d'un million d'habitants, son caractère essentiellement oriental.

La plèbe énorme encombre les rues sans trottoirs, on y coudoie toutes les races : fellahs grands et élancés, coiffés du turban blanc et vêtus de longues robes ; Coptes en turban noir ou brun ; Bédouins marchands de chameaux, en burnous, aux visages fins et rudes ; noirs Soudanais, la tête encapuchonnée ; femmes fellahs uniformément vêtues d'étoffes noires, dont on ne voit que les yeux rendus plus brillants par le khol et par le bijou doré qu'elles portent sur le front. Elles ressemblent à des sacs de charbon. Quelques-unes portent leur petit dernier à cheval sur l'épaule gauche, ou s'accompagnent d'enfants extraordinairement sales, aux yeux bordés de mouches qu'ils ne se soucient pas de chasser. Tout cela va, vient, palabre, discute, s'arrête aux étalages près desquels les marchands

font le boniment, écrivent leur correspondance fument le narghile, boivent du café ou machent des cannes à sucre dont ils crachent les débris sur les passants

Au fond de petites boutiques noires de crasse ou de fumée, des cordonniers battent le cuir, un boucher fait griller des brochettes de mouton un juif vante à des femmes des bijoux en toc Accroupis sur les côtés de la rue quelques-uns vendent sur des plateaux des nourritures innombrables, fruits ou légumes bouillis, grains torréfiés. L'un d'eux étale quatre petites assiettes de soupe aux vermicelles ou nagent des mouches. Une horrible vieille nous offre dans sa main noire et sèche du maïs cuit. Des colporteurs parcourent la foule en criant leur marchandise débitants de cannes à sucre confiseurs — si on peut dire — vendeurs de pâtisseries et sucreries, nougats poussiéreux, objets en sucre peints de couleurs voyantes. De temps en temps il faut s'écarter vivement pour laisser passer une charrette tirée par un âne, et sur laquelle des fellahines chantent pour se distraire ou un chameau tellement chargé qu'il bouche la rue et emporte les choses pendues aux étalages.



Plusieurs d'eau



Statue de Ramses

Des cris, des grognements, du bruit ! Les appels des vendeurs et des camelots, la melopée des aveugles si nombreux, les vociférations des conducteurs de bêtes, les crecelles des marchands de limonade

ou d'eau fraîche. Jetez tout cela dans des ruelles que bordent de petites échoppes sombres, dont les devantures mordent sur la rue et que surmontent des moucharabis curieusement découpés; colorez tout cela de la lumière la plus violente, qui fait éclater en tonalités outrées les vêtements de toutes couleurs de la foule, les oripeaux qui ornent les devantures, les grappes de sandales rouges ou jaunes, les étoffes criardes, les quartiers de viande; estompez le tout de vols innombrables de mouches et d'une impalpable poussière: ajoutez-y une atmosphère empuantie des odeurs les plus disparates: parfums fétides et rôtisseries, fritures rances et pastilles du sérail, détritux de toutes espèces, relents de toutes sortes; surmontez tout cela d'une bande de ciel bleu, fichez un minaret rose et dédié au bout de la perspective, et vous n'aurez encore qu'une idée du tableau auquel nous avons pris un plaisir intense.

Nous avons voulu revoir, le soir, ces vieilles rues. C'est au moment du crépuscule qu'elles revêtent, avec une apparence de mystère, une espèce de sauvage grandeur, au moment où le ciel se dore, rougit, puis s'éteint et que les lampes fumeuses s'allument au seuil des échoppes.

A cette heure-là, des marchands accroupis devant leurs boutiques font leur prière, ligés dans leur pose, les mains sur les genoux, les yeux levés au ciel: ils demeurent impassibles, et notre curiosité tant soit peu indiscrete ne les trouble nullement.

Extrait de l'ouvrage de M. J.-B. SAMAT,
Promenade en Egypte,
E. FARMARION, éditeur, 26, rue Racine, Paris.



Le Caire (La Citadelle)

Voyages particulièrement recommandés aux Touristes



Bassin Oriental et Occidental de la Méditerranée

1. Marseille, Valence, Gibraltar, Tanger, Mellila, Nemours, Oran, Alger, Kroubs, Tunis, Naples, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Rhodes, Constantinople, Sofia, Constantinople, Smyrne, Le Pirée, Marseille.

1^{re} classe **Fr. 1057 50 *** 2^e classe **Fr. 741 10 ***

Trajet de Valence à Gibraltar et d'Alger à Kroubs aux frais et à la charge des voyageurs

2. Marseille, Alexandrie, Port-Saïd, Jaffa, Caïffa, Beyrouth, Smyrne, Constantinople, Le Pirée, Naples, Marseille.

1^{re} classe **Fr. 735 25** 2^e classe **Fr. 510**

Supplément pour le trajet de Beyrouth à Beyrouth *via* Lattaquie, Larnaca, Mersina, Alexandrette et Tripoli.

1^{re} classe **Fr. 130** 2^e classe **Fr. 92**

Au départ de Paris même itinéraire (sans passer par Larnaca, Alexandrette) **Fr. 835 60 **** (en passant par Larnaca, Alexandrette) **Fr. 632 20 ****.

3. Marseille, Alexandrie, Port-Saïd, Jaffa, Caïffa, Beyrouth, Rhodes, Smyrne, Constantinople, Constantza, Vienne, Berlin, Paris, Marseille.

1^{re} classe **Fr. 958 60 *** 2^e classe **Fr. 675 60 ***

Les prix ci-dessus indiqués comprennent, en 1^{re} et 2^e classe, pour le parcours maritime, la nourriture avec le vin rouge.

* Billets délivrés sous le régime du Tarif international G. V 205.

** Billets délivrés en service combiné avec la Compagnie P.-L.-M.



Athènes — Le Parthénon.



Le Brésil & l'Argentine

Envisages au point de vue du Tourisme

A la vue de Rio de Janeiro et à mesure que l'avancé dans la rade il peut en découvrir avec plus de netteté les détails charmants, la vue reste en ravie de la beauté d'un spectacle auquel ne l'ont précédé aucun des pays d'Amérique. De tous côtés tout autour de lui c'est une orgie de verdure et de fleurs, la température à peu près constante qui d'un bout à l'autre de l'année favorise cette croissance et renouvelle sans mesure la végétation. Rio véritable enchantement pour

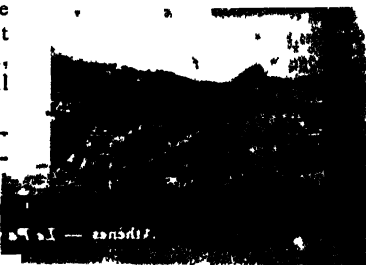


Vue de Rio

ses yeux lui apparaît ainsi qu'une Terre Promise, déjà elle le retient par tous ses charmes, il comprend, avant même de l'avoir foulée, qu'il ne l'abandonnera pas sans regret.

Combien, en effet, ne s'y attachera-t-il pas lorsqu'un bref séjour dans ce lieu enchanteur lui aura permis d'en apprécier les éblouissantes splendeurs et le lu-

mine. — *en suite*



aura révélé comme un centre d'excursions peut-être unique au monde. Un sable clair, qui borde une côte uniformément verdoyante, s'étend,



Corcovado

par endroits, en vastes plages, dont la plus connue, Scaraby, montre, en face de la ville, ses curieux flots découpés. L'eau, d'une limpidité merveilleuse, assez peu profonde, empiète sur le rivage en criques étroites.

Vu du Mont Ganea ou du Mont Tijuca, le panorama de la Ville et de la Baie est

Plage de Scaraby

déjà vivement grandiose. Mais si l'on en veut conserver une impression inoubliable,



c'est au sommet du Corcovado qu'il faudra l'aller chercher. L'ascension en peut être entreprise, soit à pied, le Corcovado ne s'élevant qu'à 740 mètres au-dessus du niveau de la mer, soit au moyen du chemin de fer funiculaire qui en gravit les pentes. De ce point, l'œil ébloui et charmé embrase l'étendue entière d'une baie qui n'a pas moins de 700 kilomètres de tour. En face, bordant l'horizon, c'est la Chaîne des Orgues et la gracieuse ville de Nicktheroy; aux pieds mêmes du Corcovado, dans le port, de puissants vaisseaux de guerre, des paquebots aux lignes plus élégantes, se balancent imperceptiblement sur leurs ancres; plus loin, vers l'entrée de la baie, s'élève le Pain de Sucre, roc aride et sauvage dominant de sa masse volcanique un essaim d'îlots fleuris, aux ombrages si touffus qu'ils donnent l'impression de jardins qui surgissent de la mer, cependant qu'ailleurs des forêts profondes forment, en s'étageant, la ceinture verdoyante et mystérieuse qui domine la couronne de la Tijuca.

Quant à la ville elle-même, elle présente, avec les commodités les plus modernes, un aspect imposant, dû tout autant à la beauté de ses principales constructions qu'au noble alignement de ses voies et à l'étendue de ses places publiques. Il y a lieu de citer, parmi ces dernières, la place 15 do Novembro, plantée d'arbres et de massifs et sur laquelle s'élève une curieuse fontaine, et la place da Republica,

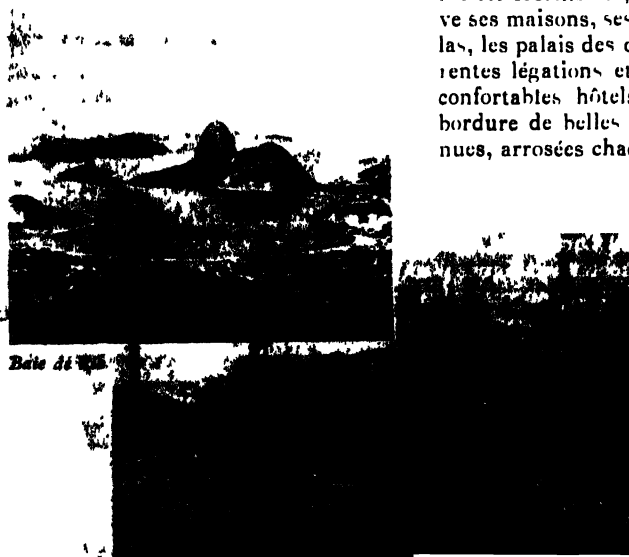
véritable parc d'une superficie de 17 hectares, où se trouvent réunis tous les agréments dont l'ingéniosité de l'homme se plaît à décorer les jardins.

Les monuments, tant municipaux que nationaux, abondent à Rio, siège du Gouvernement, des facultés, et où se concentre la plus grande partie de la vie intellectuelle et commerciale du Brésil. Nous ne pouvons songer à les citer tous. Contentons-nous d'indiquer la Préfecture municipale, l'Ecole des Beaux-Arts, remarquable édifice construit sur les plans de l'architecte français Montigny, le Sénat fédéral, l'Hôtel des Monnaies, la magnifique fontaine de Carioca, élevée sur la place du même nom, et parmi les églises, celles de Sacramento, de San-Pedro, de N.-S. da Candelaria, la plus fameuse de toutes, dont les tours constituent le monument le plus élevé de la ville.

Rio est desservi par de nombreuses lignes de tramways qui, par correspondance, permettent d'accéder pour un prix modique aux faubourgs les plus éloignés. L'une de ces lignes conduit directement de la rue Ouvidor, l'une des plus centrales et la plus commerçante, au célèbre Jardin Botanique dont la merveilleuse disposition et la richesse retiendront la curiosité du visiteur. Une allée de palmiers unique au monde pénètre jusqu'au cœur de ce jardin où se trouvent rassemblés, dans le décor le plus harmonieux, les innombrables variétés de la flore tropicale.

Mais nous ne saurions plus longtemps parler de Rio-de-Janeiro sans évoquer cette charmante Petropolis, blottie dans les hauteurs qui entourent la ville. A deux heures de Rio, Petropolis, résidence du corps diplomatique et lieu de réunion, pendant l'été, de la haute

société brésilienne, élevée ses maisons, ses villas, les palais des différentes légations et ses confortables hôtels en bordure de belles avenues, arrosées chacune



Bate de

en son milieu par un frais ruisseau et qu'abritent de grands arbres toujours verts. De Rio-de-Janeiro pour se rendre à Petropolis, la course est la plus délicieuse qu'on puisse rêver; elle comporte la traversée de la baie entre les îles et s'achève dans un petit chemin de fer à crémaillère qui gravit la montagne de telle sorte qu'à aucun moment le prestigieux panorama ne cesse d'être en vue.

De Petropolis, la plus intéressante excursion est celle de Cascatigna, fraîche vallée aux cascades jaillissantes, remarquable par la somptuosité de sa flore. Mais nous ne la citons que pour mémoire. Bien d'autres points sollicitent le touriste qui n'a que l'embarras du choix pour trouver des paysages si variés et si nombreux que ce serait folie que de chercher à les énumérer au cours de cette rapide description.

Par contre, ce qu'il ne pourra manquer de visiter, c'est l'admirable ville de Sao-Paulo, la seconde du Brésil comme importance et le principal centre de la production du café. Enrichie par le trafic de cette denrée, Sao-Paulo pré-



sente au voyageur l'aspect d'une immense cité moderne, largement

percée d'avenues qui abondent en monuments et en palais. Les habitants y pratiquent l'hospitalité de la manière la plus intelligemment comprise et la plus large. C'est un plaisir pour eux que de faire admirer aux étrangers les curiosités de leur ville.

Le voyage de Rio-de-Janeiro à Sao-Paulo se fait en une nuit. Pour le retour, nous conseillons d'emprunter la voie de Santos, port de mer important, situé à deux heures de trajet de Sao-Paulo et où l'on peut s'embarquer également pour Montevideo et Buenos-Ayres.

Montevideo se trouve à trois jours de navigation de Santos. C'est une ville superbe et d'une propreté irréprochable. Elle est, pendant l'été, la station balnéaire préférée des Argentins.

Buenos-Ayres. — Voici le touriste arrivé au point extrême de sa longue, mais agréable traversée de l'Atlantique.

Buenos-Ayres, capitale de la République Argentine, l'une des plus importantes du monde, et, par sa population, la seconde ville latine, est bâtie sur la rive droite du Rio de la Plata dont la largeur, à cet endroit, n'est pas inférieure à 45 kilomètres

La superficie de la ville est de 18.854 kilomètres; son périmètre de 62 kilomètres 1/2.

Peu de cités modernes ont atteint en un aussi court délai un si rapide développement. On ne saurait s'en rendre mieux compte qu'en disant que sa population, qui a doublé depuis trente ans, dépasse aujourd'hui le chiffre de 1.200.000 âmes. Au point de vue général, Buenos-Ayres offre une physionomie plutôt uniforme, due à son apparence de vaste damier et au style mauresque assez couramment employé dans les constructions locales. Néanmoins, dans certains quartiers du centre, dans l'avenue de Mayo, de la Republica et dans quelques autres, elle présente un aspect aussi moderne que les Capitales les mieux comprises de notre temps.

Autant par ses édifices particuliers que par ses palais, Buenos-Ayres se place au premier rang des grandes métropoles. L'animation qu'on constate dans certaines de ses grandes voies, notamment l'élégante rue Florida, à l'heure du retour de Palermo, complète remarquablement l'impression produite.

Enfin, cette ville, tête de ligne de la voie ferrée qui, traversant la Cordillère des Andes, va rejoindre à Valparaiso le littoral de l'Océan Pacifique, est le point de départ naturel des excursions sur tout le territoire de l'Argentine.

Un plan de voyage dans la République Argentine est nécessairement subordonné aux goûts particuliers du touriste. Il ne saurait être question, dans une période de temps limité, d'embrasser l'ensemble d'un pays aussi vaste

que l'Argentine, quelle que soit la facilité des communications par des trains nombreux et confortablement aménagés pour les voyages de nuit.

Au nombre des curiosités naturelles que



l'on ne saurait manquer de visiter, en automne et en hiver (soit du 21 mars au 21 septembre), figurent, d'une part, les fameuses cataractes de l'Ignazu, qui se trouvent sur le riche territoire de Misiones, et, d'autre part, les bains thermaux de Rosario de la Frontière, que l'on atteindra après avoir visité la ville de Tucuman, appelée le *Jardin de la République*, et d'où l'on poursuivra jusqu'à Juguay, point limitrophe entre le nord de la République Argentine et la Bolivie.



Combat de Gauchos

En automne encore, les roches mobiles du landil, ainsi que les environs de cette importante région, et Bahia Blanca, grand port militaire de l'Argentine, constituent un intéressant but d'excursion.

En été, au contraire, on pourra donner la préférence à une visite aux bains thermaux de Cachenta, de Puente del Inca, en pleine Cordillère des Andes, et accomplir ensuite, soit la traversée du massif, à 4.000 mètres d'altitude, pour arriver au Chili, soit une promenade dans les montagnes de Cordoba, promenade que l'on poussera avec agrément jusqu'à Capilla del Monte, à travers la belle région où se trouve la Dique San Roque.

Un autre itinéraire fait passer par Mar del Plata, la principale station balnéaire de la République et du sud de l'Amérique: le voyageur trouvera dans cette jolie ville des hôtels confortablement aménagés et fréquentés par la meilleure société cosmopolite et argentine.

Mais ce que le touriste, quelle que soit la tendance de son esprit, ne doit pas dédaigner, c'est une visite à quelqu'une de ces belles *estancias* qui occupent d'immenses territoires inlassablement parcourus par les *gauchos*. Dans certaines de ces exploitations, le nombre des bœufs s'élève à 300.000, tandis que l'on y compte jusqu'à

500 000 moutons et 20.000 chevaux, ce côté a la fois si intéressant et si pittoresque de la vie argentine, mérite de retenir l'attention.

Il n'est pas permis non plus au voyageur qui veut se rendre compte des principaux facteurs de la richesse du pays de négliger le marché central de Buenos Ayres ou se concentrer à l'époque de la récolte de la laine,

c'est-à-dire de novembre à mai la plus grande quantité de ce produit que l'on ait réunie sur un point du monde.

Enfin parmi les spectacles les plus colorés locaux il y a lieu de faire figurer celui d'un établissement frigorifique un jour ou de nombreux animaux sont abattus et celui d'une exploitation agricole à l'époque de la mise en sacs du blé (décembre et janvier).

Dans une terre importante, il sera donné au touriste de contempler à côté d'étendues d'herbes qui atteignent us-

qu'à 20.000 hectares de véritables montagnes de céréales et de gigantesques amas de sacs de blé dont le nombre parfois, n'est pas inférieur à 60 000.



Cascade



SERVICE COMBINÉ

avec les Compagnies des Chemins de fer d'Orléans et du Midi
et les Compagnies des Chemins de fer Espagnols et Portugais



La Compagnie des Messageries Maritimes émet en service combiné avec les Compagnies des chemins de fer indiquées ci-dessus des billets de passage « simples » et « aller et retour » en 1^{re} classe, 1^{re} catégorie, entre Paris-Quai d'Orsay et Rio-Janeiro, Montevideo, Santos, Buenos-Ayres et *vice-versa*.

Les passagers porteurs de ces billets ont la faculté de s'embarquer à leur choix à Bordeaux ou à Lisbonne, dans ce dernier cas le trajet Bordeaux-Lisbonne sera effectué par voie ferrée sans augmentation de prix.

PRIX DES BILLETS EN SERVICE COMBINÉ

DE PARIS-QUAI D'ORSAY AUX PORTS CI-APRÈS OU <i>vice-versa</i>	BILLETS	
	SIMPLES (1)	ALLER-RETOUR
Rio-Janeiro	890 95	1.418 90
Santos	915 95	1.458 90
Montevideo.....	1.040 95	1.658 90
Buenos-Ayres.....		

Les billets d'aller et retour en service combiné ont une durée de validité de douze mois. Ils peuvent être prorogés pour trois, six, neuf ou douze mois au maximum, contre paiement d'un supplément de 5 % de leur valeur totale pour chaque période de prolongation de trois mois.

NOTA. — Les billets en service combiné ne sont pas interchangeables avec les Compagnies anglaises.

Ils ne sont susceptibles d'aucune des réductions prévues à l'article 24. Consulter le livret officiel de la Compagnie.



BILLETS DE PASSAGE

Pour le CHILI (Santiago et Valparaiso)

et *vice versa*

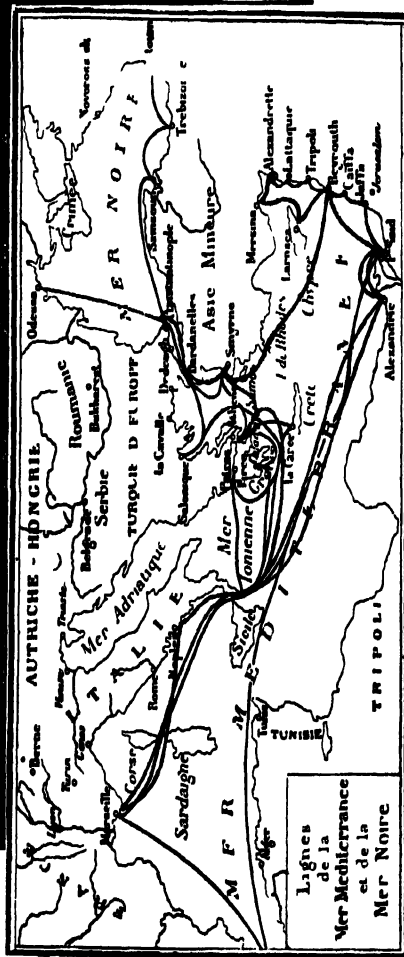
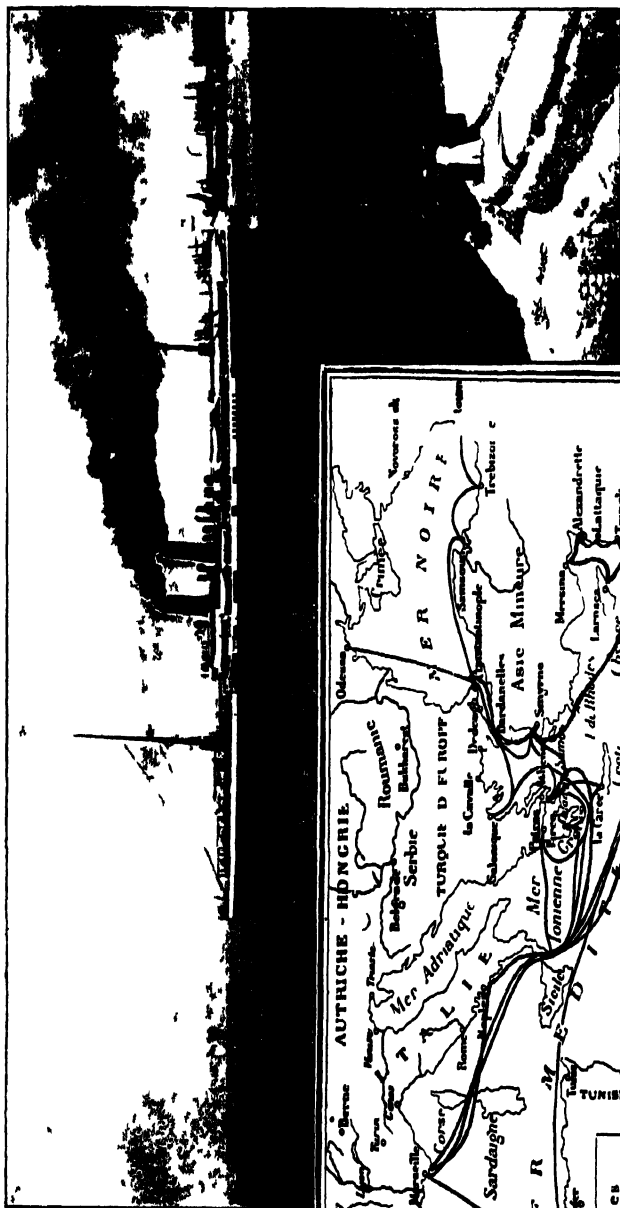
De Buenos-Ayres on se rend aujourd'hui avec les plus grandes facilités au Chili, en passant par le Cordillère des Andes. Le trajet s'effectue en chemin de fer et c'est en quarante-huit heures environ que de Buenos-Ayres on va dans la capitale du Chili, Santiago, et à Valparaiso, au lieu de douze jours par le détroit de Magellan.

La Compagnie délivre au départ de Bordeaux des billets de passage à destination du **CHILI (Santiago et Valparaiso)** et *vice-versa* (2).

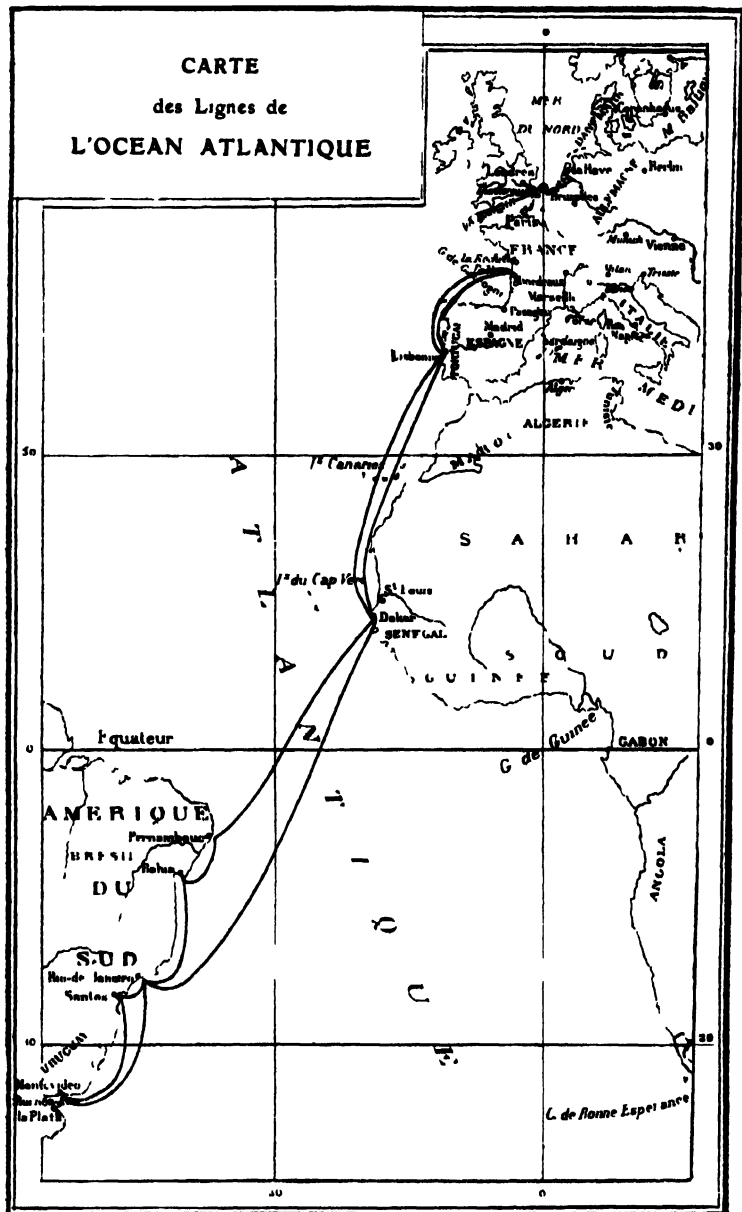
Ces billets peuvent être pris dans les bureaux de la Compagnie à Paris, Bordeaux, Lisbonne ou à bord des paquebots, et pour le voyage en sens inverse, chez les correspondants de la Compagnie à Santiago et à Valparaiso.

(1) Les billets simples sont soumis à un impôt espagnol de 2 pesetas 80 par adulte et 1.65 par enfant en sus des prix indiqués.

(2) Ces billets sont délivrés toute l'année à moins d'interruption momentanée dans le service des chemins de fer transatlantiques.



CARTE
des Lignes de
L'OCEAN ATLANTIQUE



au Dessert demandez un
COINTREAU liqueur Triple-Sec
la meilleure Marque Française

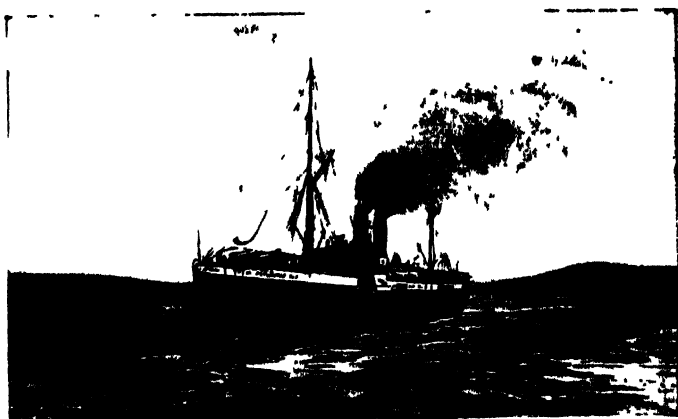


TABLE DES MATIÈRES



	Pages
Services de la Compagnie.	2
Flotte de la Compagnie	4
Voyages autour du monde	5
Les ruines d'Angkor	7
Vers le Bosphore.	10
Service combiné avec les Chemins de fer P.-L.-M.	22
Voyages à itinéraires facultatifs.	25
Voyages internationaux	32
Promenade en Egypte	35
Voyages circulaires en Méditerranée.	44
Le Brésil et l'Argentine	45
Service combiné avec les Chemins de fer d'Orléans et du Midi et les Chemins de fer Espagnols et Portugais.	52



RENSEIGNEMENTS UTILES

PARIS
MARSEILLE • BORDEAUX

CONVERSION DES MONNAIES
L'HEURE AUX PRINCIPALES ESCALES
MESURES MARINES

CHEMINS DE FER
TRANSPORTS MARITIMES
GRANDS ÉTABLISSEMENTS DE CRÉDIT
INDUSTRIE
HAUT COMMERCE
GRANDS HOTELS

Pour les demandes d'insertion s'adresser :

A L'ÉTRANGER : à MM. les Agents | A PARIS : à M. G. Le Corsu,
de la Compagnie ; 39, r. de la Victoire

Compagnie des Bateaux à Vapeur DU NORD

SOCIÉTÉ ANONYME

Désiré VANHAMME

Directeur



SIÈGE SOCIAL :

Place des Nations
Dunkerque

SERVICES RÉGULIERS ENTRE :

DUNKERQUE, BOUTOGNE, LE HAVRE, ROUEN, CAEN,
CHERBOURG, GRANVILLE, ST-ERRE, LORIENT, ST-NAZAIRE,
NANTES, LA ROCHELLE, LA PALICE, ROCHFORT, LORDEAUX,
BAYONNE, CETTE, PORT-VENDRES, TOUTON, MARSEILLE,
ORAN, ALGER, PHILIPPEVILLE, SOUSSE, CONSTANTINE,
ARZEW, BONE, TANCER, BIZERTE, TUNIS,
LONDRES, HAMBOURG, HAIPHONG ET SAIGON.

En correspondance avec

les Services de la C^{ie} GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

au Havre, St-Nazaire, Bordeaux et Marseille
sur New-York, les Antilles, le Mexique et Colon

Et en correspondance avec

les Services de la Compagnie des Messageries Maritimes

1^o A BORDEAUX

sur Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires

2^o A MARSEILLE

sur la Méditerranée, la Mer Noire, l'Indo-Chine, la Chine, le Japon,
Madagascar, l'Australie et la Nouvelle-Calédonie

FLOTTE DE LA COMPAGNIE

<i>Tunis</i>	<i>Verbrückmois</i>	<i>Cambras</i>
<i>Ville d'Arras</i>	<i>Ville de Lille</i>	<i>Marie Nord</i>
<i>Ville de Dunkerque</i>	<i>Ville de Cette</i>	<i>Jean-Bart</i>
<i>Président Le Roy Lallier</i>	<i>Ville de Valenciennes</i>	<i>Ville de Strasbourg</i>
<i>Ville de Carthage — Ville de Constantine</i>		
<i>Algerie — Ville de Bordeaux — Ville de Lorient (X en construction)</i>		

COMPAGNIE DES BATEAUX A VAPEUR DU NORD

(Suite)

SERVICES RÉGULIERS ENTRE Dunkerque, Bordeaux, Marseille, Cette

EN CORRESPONDANCE AVEC LES SERVICES

de la Compagnie des MESSAGERIES MARITIMES

1^o A BORDEAUX

sur Dakar, Rio-de-Janeiro,
Montevideo, Buenos-Ayres

2^o A MARSEILLE

sur la Méditerranée, la Mer Noire
l'Indo-Chine, la Chine, le Japon, Madagascar
l'Australie et la Nouvelle-Calédonie

CINQ DÉPARTS MENSUELS DE DUNKERQUE

Un départ les 6, 12, 18, 24 et 30 de chaque mois

DUNKERQUE, ORAN, ALGER ET PHILIPPEVILLE } Trois départs par mois
BONE, TUNIS et autres destinations d'Algérie et Tunisie } tous les 10, 20 et 30

DUNKERQUE, LE HAVRE, GRANVILLE, SAINT-BRIEUC : Départ tous les mardis

DUNKERQUE, BOULOGNE, LORIENT, SAINT-NAZAIRE } Un départ par semaine
LA PALlice, LA ROCHELLE ET ROCHFORT } tous les samedis

DUNKERQUE ET BAYONNE
Un départ tous les 20 jours

DUNKERQUE A CAEN
et vice versa

DUNKERQUE ET LONDRES
Un ou deux départs par semaine

Un départ par semaine par les
 vapeurs **Ouistreham** et **Ville de
Caen** de la COMPAGNIE NORMANDE.

DUNKERQUE-HAMBOURG (via Le Havre) }
Départ tous les mardis

DUNKERQUE, SAIGON ET HAIPHONG
Un départ tous les 15 jours

DUNKERQUE, GÈNES, NAPLES, PALERME.
Six départs mensuels de Dunkerque

Correspondances avec

les Services de la Compagnie Générale Transatlantique

AU HAVRE, SAINT-NAZAIRE, BORDEAUX ET MARSEILLE
SUR NEW-YORK, LES ANTILLES, LE MEXIQUE ET COLON

Pour Frets, Passages et Renseignements, s'adresser :

Paris, à MM. E. Arditi et Bigard, 8,
rue Ménars, 2^e.

à MM. Alp. Belval, 11, r. des Busses,
à M. Duhamel, 289, r. de Paris.

Roubaix, à M. E. Freval-Sibon (Fils).

Anvers, C^o des Bateaux à vapeur
du Nord, 3, quai Taverniers.

Boulogne, à M. G. Watbled.

Fécamp, à M. Renault.

Le Havre, à M. M. R. Odinet et
Bellefontaine.

Rouen, à M. G. Dupray.

Caen, à M. Lefrère.

Cherbourg, à M. Piedford & Rebuffé.

Saint-Malo, à M. F. Avril, fils.

Lorient, à M. E. Salmon.

Saint-Nazaire (Nantes), C^o des

Bateaux à vapeur du Nord.

La Rochelle (La Pallice) à MM. Delmas & C^o.

Rochefort, à MM. Bachelar, Li-

mouzin, Arvaud et Brard.

Bordeaux, C^o des bateaux à vap. du Nord.

Bayonne, à M. F.-R. Domingo.

Grav de Valencia, à MM. Sanchez
Bayonna y Cia.

Marseille, C^o des Bateaux à vap. du Nord.

Cette, à MM. Jauffret et Almarac.

Toulon, à M. A. Bernard.

Nice, à MM. Carles et Peruggia.

Port-Vendres, à MM. F. Marginedes.

Oran, à M. Ch. Julian.

Arzew, à MM. Thomas et Tournut.

Mostaganem, à MM. Arditi et Bigard.

Alger, C^o des Bateaux à vapeur du Nord.

Bougie, à M. Tros.

Philippeville, à M. F. Chiarelli Hamé.

Bône, à M. Th. Devries.

Bizerte

Tunis } à MM. Savon frères.

Sousse }
Sfax, S. Yunes

Londres à MM. Mead Son Hussey

St Dunstan's Buildings, St Dun-

stan's Hill et at Lloyds.

Amsterdam } à MM. D. Burger et S. n

Rotterdam }

Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée

VACANCES

BILLETS d'ALLER et RETOUR collectifs à prix réduits
POUR FAMILLES 1^{re}, 2^e et 3^e classes

DELIVRÉS :

du Jeudi qui précède la fête des Rameaux au Lundi de Pâques

Validité 33 jours avec faculté de prolongation.

du 15 Juin au 15 Septembre. Validité jusqu'au 5 Novembre

Minimum de parcours simple : 150 kilom.

ARRÊTS FACULTATIFS AUX GARES DE L'ITINÉRAIRE

Faire la demande de Billets 4 jours à l'avance à la gare de départ

NOTA. — Des Billets de même nature sont délivrés de toutes gares des réseaux du Nord et de P.-L.-M. pour toutes les gares de chacun de ces réseaux.

STATIONS THERMALES

AIX-LES-BAINS, EVIAN, GENÈVE, GRENOBLE (Uriage)

VICHY, ROYAT, MENTHON (lac d'Annecy). etc.

BILLETS d'ALLER et RETOUR collectifs de famille

1^{re}, 2^e et 3^e classes

délivrés dans les gares du Réseau P.-L.-M. du 1^{er} Mai au 15^e octobre. Validité 33 jours.

Minimum de parcours simple : 150 kilom.

ARRÊTS FACULTATIFS

Prix : Les deux premières personnes paient le tarif général, la 3^e personne bénéficie d'une réduction de 50 %, la 4^e et chacune des suivantes d'une réduction de 75 %.

Faire la demande de Billets 4 jours à l'avance à la gare de départ.

EXCURSIONS

en Dauphiné, Savoie, dans le Jura, l'Auvergne et les Cévennes

Cartes donnant droit à la libre circulation pendant 15 ou 30 jours dans la zone choisie.

Ces cartes, 1^{re}, 2^e et 3^e classes, individuelles ou de famille, sont délivrées du Jeudi qui précède la fête des Rameaux au Lundi de Pâques, et du 15 Juin au 15 Septembre.

CHEMIN DE FER D'ORLEANS

Voyages en Espagne et en Portugal

Il est délivré :

A) Au départ de *Paris (Quai d'Orsay)* :

1. Pour *Madrid, Valladolid, Saragosse, Saint-Sébastien, Cordoue, Séville, Grenade, Malaga, Cadix et Gibraltar, via Bordeaux-Irun* :

a) des billets directs simples ;

b) des billets d'aller et retour individuels valables 30 jours, avec faculté de prolongation ;

c) des billets d'aller et retour collectifs de famille valables 45 jours, avec faculté de prolongation et comportant, par rapport au tarif général, des réductions variant de 20 à 40 %, suivant le nombre de personnes.

Enregistrement direct des bagages de Paris-Quai-d'Orsay aux gares ci-dessus désignées.

Faculté d'arrêt, tant en France qu'en Espagne, à un certain nombre de points situés sur l'itinéraire.

2. Des billets d'aller et retour directs pour *Port-Bou* (avec retour au départ de *Cerbère*), *via Tours, Bordeaux, Narbonne* à l'aller, et *via Narbonne, Montauban, Limoges* au retour ou inversement, validité 13 jours.

3. Des billets d'aller et retour valables 30 jours au départ de *Paris-Quai d'Orsay* pour *Lisbonne, Porto, Guarda, Pampilhosa et Entrocamento*.

4. Des billets d'aller et retour 1^{re} et 2^e classes pour *Lisbonne-Rocio* et *Porto*, comportant l'emprunt en Portugal du circuit *Fuentes d'Onoro, Villarformoso, Pampilhosa, Lisbonne, Porto, Barca d'Alba, Fregneda*. Validité 30 jours avec faculté de prolongation moyennant supplément.

B) Au départ de *Paris* et des principales gares du réseau :

1. Du 1^{er} avril au 15 mai 1911, pour *Madrid* et pour *Séville*, des billets d'aller et retour individuels à prix très réduits, valables pour le retour jusqu'au 30 juin inclus. Les prix sont pour *Madrid* de 167 fr. en 1^{re} classe, de 149 fr. en 2^e cl. ; pour *Séville* de 222 fr. en 1^{re} cl., de 164 fr. en 2^e cl.

2. Des billets demi-circulaires espagnols, comportant divers itinéraires, conjointement avec les carnets français dont l'itinéraire comporte la sortie de France par *Port-Bou* et la rentrée en France par *Hendaye* ou réciproquement.

3. Des billets circulaires espagnols à itinéraire facultatif du tarif espagnol X. 5 conjointement avec des carnets français comportant soit la sortie et l'entrée par le même point frontière, soit l'entrée en Espagne par *Irun*, et la sortie par *Port-Bou* ou inversement.

4. Au départ de *Paris, Orléans, Blois, Tours, Châtellerault, Poitiers, Angoulême, Le Mans, Vierzon-Ville, Bourges, Châteauroux, Montluçon, Limoges-Bénédictins, Périgueux, Aurillac, Cahors, Tulle*, des billets directs avec enregistrement direct des bagages pour *Barcelone*.

5. Au départ de *Paris-Quai-d'Orsay* des billets d'aller et retour pour *Barcelone*.

Au départ de *Paris*, des voitures directes effectuent habituellement les trajets jusqu'à la frontière.

Les voyageurs trouveront à l'Agence de la Compagnie, 8, rue de Londres, à Paris, tous renseignements et billets concernant les voyages en Espagne et en Portugal.

Relations entre Paris et l'Amérique du Sud

Billets directs simples et d'aller et retour entre *Paris-Quai-d'Orsay* et *Rio-de-Janeiro, Santos, Montevideo* et *Buenos-Ayres (via Bordeaux ou Lisbonne)*.

Durée de validité ; a) des billets simples, 4 mois ; b) des billets d'aller et retour, un an. Faculté de prolongation pour les billets aller et retour.

Enregistrement direct des bagages pour les parcours par fer ;

Faculté d'embarquement ou de débarquement à *Bordeaux* ou *Lisbonne* ;

Faculté d'arrêt, tant en France qu'en Espagne et en Portugal, à un certain nombre de points.

Comptoir National d'Escompte de Paris

Capital : 200 Millions de francs entièrement versés



SIÈGE SOCIAL : 14, RUE BERGÈRE



SUCCURSALE 2, Place de l'Opéra, PARIS

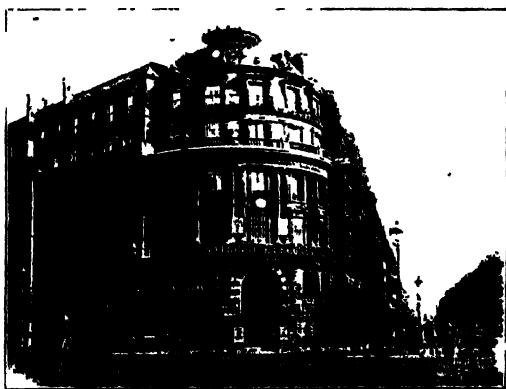


40 BUREAUX DE QUARTIER DANS PARIS

15 BUREAUX DE BANLIEUE

170 AGENCES EN PROVINCE

28 AGENCES A L'ETRANGER



Vue de la Succursale, 2, place de l'Opéra

VILLES D'EAUX, STATIONS ESTIVALES & HIVERNALES

LE COMPTOIR NATIONAL a des agences dans les principales **Villes d'Eaux** : Aix-en-Provence, Aix-les-Bains, Antibes, Bagnères-de-Luchon, Bayonne, Biarritz, Boulogne-sur-Mer, la Bourboule, Brest, Calais, Cannes, Châtel-Guyon, Cherbourg, Compiègne, Dax, Dieppe, Dunkerque, Enghien, Fontainebleau, Le Havre, Hyères, Le Mont-Dore, Nice, Pau, La Rochelle, St-Germain-en-Laye, St-Malo, St-Nazaire, Trouville-Deauville, Vichy, Tunis, St-Sébastien, Monte-Carlo, Le Caire, Alexandrie (Egypte), etc. ; ces agences traitent toutes les opérations comme le siège social et les autres agences, de sorte que les Etrangers, les Touristes, les Baigneurs peuvent continuer à s'occuper d'affaires pendant leur villégiature.

Comptoir National d'Escompte de Paris

Capital : 200 Millions de Francs entièrement versés

OPÉRATIONS DU COMPTOIR

Bons à échéance fixe, Escompte et Recouvrements, Escompte de Cheques, Achat et Vente de Monnaies Etrangères, Lettre de Crédit, Ordres de Bourse, Avances sur Titres, Cheques, Traités, Envois de fonds en Province et à l'Etranger, Souscriptions, Garde de Titres, Prêts hypothécaires Maritimes, Garantie contre les risques de remboursement au pair, Pénement de coupons, etc.

BONS A ÉCHÉANCE FIXE

Intérêts payés sur les sommes déposées

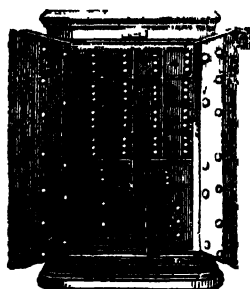
De 0 à 11 mois 12	1 100 0	Au delà de 12 ans et...
De 1 an à 2 ans....	1 100	jusqu'à 1 ans..... 1 000

Les Bons délivrés par le Comptoir National au taux d'intérêt ci-dessus, sont à ordre ou au porteur, au choix du déposant. Les intérêts sont représentés par des Bons d'intérêts également à ordre ou au porteur, payables semestriellement ou annuellement, suivant les convenances du déposant. Les Bons de capital et d'intérêts peuvent être endossés et sont par conséquent négociables.

Le Comptoir tient une caisse de coffres-forts à la disposition du public, 14, rue Bergère, 2, place de l'Opéra, 147, boul. St-Germain, 49, avenue des Champs Elysées et dans les principales agences.

GARANTIE ET SÉCURITÉ

absolues



dep.

les par moi

FIMENTS

iale unique
locataire. —
faite et chang
le locataire.
eul ouvrir

LETTRES DE CRÉDITS POUR VOYAGES

Le Comptoir National d'Escompte délivre des Lettres de Crédit circulaires, payables dans le monde entier auprès de ses agences et correspondants ; ces Lettres de Crédit sont accompagnées d'un carnet d'identité et d'indications et offrent aux voyageurs les plus grandes commodités, en même temps qu'une sécurité incontestable.

SALONS des ACCRÉDITÉS, BRANCH OFFICE, 2, Place de l'Opéra

Special department for travellers and letters of credit. Luggages stored Letters of credit cashed and delivered throughout the world. Exchange office Letters and parcels received and forwarded.

Nouvelles Galleries

Télégrammes
Nouvelles Galleries Marseille

MARSEILLE

TELEPHONE 25 5



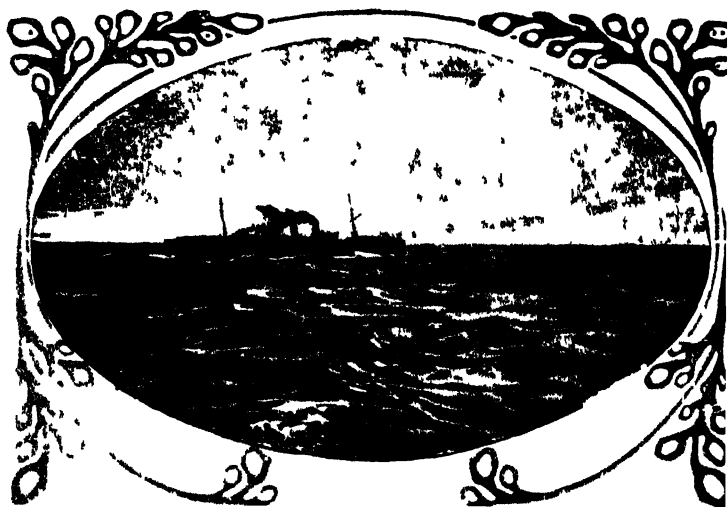
LES PLUS BEAUX & LES PLUS VASTES
MAGASINS DE LA REGION

VENDANT DE TOUT
ET
TOUT BON MARCHÉ

| ENTRÉE LIBRE |

| PRIX FIXE |

ENVOI FRANCO DU CATALOGUE ILLUSTRÉ



MARSEILLE

Les Paquebots des Messageries Maritimes pour l'Inde, la Chine, le Japon, l'Australie et Madagascar partent de **Marseille** à 11 heures du matin. Les paquebots de la Méditerranée partent à 4 heures du soir. Les passagers, après avoir fait transporter leurs bagages de la gare au quai, peuvent profiter du temps qui leur reste avant leur départ pour visiter dans ses grandes lignes la première plage maritime de France.

C'est un préjugé trop répandu que Marseille n'est qu'une ville de commerce et d'industrie et qu'il n'y a rien à y voir. En fait, peu de villes puissent d'une situation plus admirable. Le double baie dont

elle forme le centre, avec les îles dont elle est parsemée et les pittoresques collines rocheuses qui l'entourent de tous cotes, lui forment un cadre incomparable aussi bien pour le voyageur arrivant par mer que pour celui qui vient du nord découvrir la grande cité de la colline de la Viste.

Les curiosités ne manquent pas à Marseille et





MONTE-CARLO, le plus beau site du monde, s'étendant en face du rocher de la principauté de Monaco, avec ses jardins féériques, son merveilleux Casino, œuvre de Charles Garnier, ses magnifiques villas, ses terrasses sur la mer, offre le point de vue le plus pittoresque au milieu des palmiers, des aloès, et de toute la flore d'Afrique.

présente les distractions les plus variées : Théâtre, orchestre d'élite, concerts célèbres, salons de conversation et de correspondance, promenades incomparables, excursions, etc...

REPRESENTATIONS THEATRALES, du 15 Novembre au 15 Mai chaque saison.

CONCERTS CLASSIQUES, le Jeudi de chaque semaine.

SAISON D'OPERA, de Janvier à Avril.

PALAIS DES BEAUX-ARTS. — Exposition internationale de Peinture et de Sculpture.

TIR AUX PIGEONS. — BATAILLE DE FLEURS GOLF — COURSES CANOTS AUTOMOBILES — RÉGATES

GRANDES COURSES en Janvier et Mars sur l'Hippodrome du Var, Concours hippique, etc.

.....

Poteries de Monaco. — Poteries artistiques

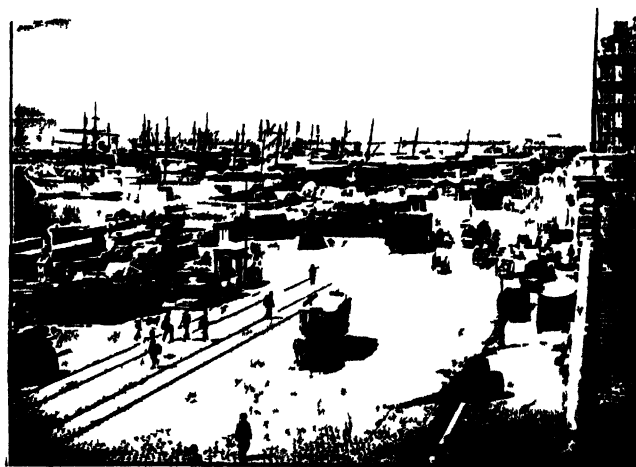
Il faut voir la Cathédrale — intéressante construction du style neo-byzantin — le Jardin zoologique et le Palais des Arts de Longchamps — plus loin le vieux port et la rue de la Corniche qui y accède — caractérisent bien par leur situation la grande cité méridionale.

Il faut voir aussi ses 17 kilomètres de quai qui, en proie à toutes les fièvres du commerce et de l'industrie, font un contraste pittoresque avec le calme des eaux bleues.

La promenade la plus complète et qui montre Marseille sous les aspects les plus variés, est celle qui contourne toute la ville par le Prado et la Corniche. Le Prado qui fut suite à la bruyante rue de Rome, à angle droit avec la Corniche, est une vaste et longue avenue ombragée d'une sextuple rangée de platanes; elle se prolonge sur plus de 3 kilomètres, bordée de somptueuses ou d'élégantes villas et aboutit à la mer, près de l'embouchure de l'Fluveau, qui forme une petite plage.

Nous ne pouvons décrire Marseille sans parler de la fameuse rue Canabière, vaste artère de négoce et de flânerie, avec sa foule bruyante, grouillante et bavarde, séjour d'une vie libre, heureuse et exubérante. Elle est en effet le centre des affaires, puisqu'elle aboutit à la Bourse, et le rendez-vous des négociants aussi bien que des oris, attirés par ses élégants magasins et ses cafés luxueux.

De l'autre côté du Cours Belzunce, la Corniche se prolonge par



Chocolat LINDER

Recommandé
par son arôme et le
choix de ses cacaos
Réputation Universelle
DE
Bonbons Chocolats
Crème pralinée

Chocolat fondant à croquer

Confiseur LINDER Glacier

65 — Rue Saint-Ferréol — 65

MARSEILLE

FIVE O'CLOCK TEA ET CHOCOLAT

Fabrique de Fruits confits, Nougats

SPECIALITÉS DE PROVENCE

Provisions pour Voyageurs, Touristes — Expedition aux Colonies

Le Grand Hôtel

MARSEILLE



L. RUICK, Propriétaire

Rue Noailles 26-28 (Cannetière)

Grands Appartements

LUXUEUSEMENT MEUBLES

TOUS LES CONFORTS

ELECTRICITE — ASCENSEUR

BAINS — GRAND HALL

JARDIN D'HIVER

Salons de Lecture et de Correspondance

PRIX MODERES

Arrangements pour Famille et Séjour

la magnifique rue Noailles et les allées de Meilhan, qui réunissent les principales attractions de cette ville.

Enfin si l'on veut avoir un panorama général et complet de Marseille, il faut monter, par l'ascenseur, à Notre-Dame-de-la-Garde.

De cette hauteur de 150 mètres, on découvre à la fois la ville et les ports, la mer et les îles, et la ceinture de collines — les unes nues, les autres boisées — qui forment le bassin marseillais.

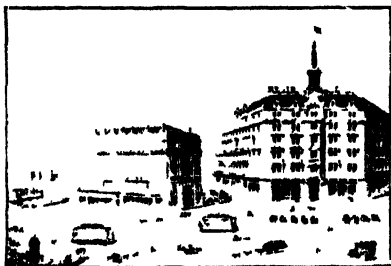
La ligne de Marseille à Toulon reste d'abord à une certaine distance de la mer, puis traverse un pays accidenté et intéressant. Nous pouvons citer sur le parcours l'excursion de la Sainte-Baume, **La Ciotat**, où se trouvent les vistes défects de construction de la Compagnie des *Messageries Maritimes*.



MARSEILLE

MARSEILLE
RÉGINA HOTEL

250 Chambres avec 100 Salles de bains W C
depuis 5 fr. (Service, Eclairage, Chauffage compris)



Nouvellement construit en plein centre avec les derniers perfectionnements
GRAND RESTAURANT A PRIX FIXE ET A LA CARTE
LE PLUS VASTE LE PLUS CONFORTABLE LE MOINS CHER

HY BERGASSE & C^{ie}
MARSEILLE



La plus ancienne Maison d'Exportation

POUR ILS

VINS DE PROVENCE



Importation de tous Produits Exotiques



Promenoir d'un Paquebot de la Compagnie des Messageries Maritimes

CASTELMURO

Confiseur-Chocolatier

Téléphone 4 7

MARSEILLE

Rue Paradis

**Fabrique de Fruits confits, Nougats, Chocolats
Pâtes de Fruits et toutes Spécialités de Provence**

L'expéditions pour tous Pays

-- SELECT THE ROOM --

BISCUITS DE MER

MARINE — ARMÉE — COLONIES

Usine à vapeur

4 Chemin
de Saint Pierre

L. ROUQUETTE

MARSEILLE

BUREAUX

20
Rue de l'Écluse

MEDAILLE D'OR ET D'ARGENT

Exposition Coloniale Marseille — Exposition Marine — Poitiers

Fournisseur de la Compagnie des Messageries Maritimes

MANUFACTURE DE CAOUTCHOUC

Souple et Durci

A. CELLIER Fils

Usines et Bureaux, 135, Avenue du Prado, MARSEILLE

Spécialité pour toutes applications industrielles

Amiante brut, caoutchouc et manufacture sous toutes ses formes

Téléphone 28 09

Grande Pharmacie CAMOIN Frères et PEYTRAL

Jean-Louis GIRAUD & Co. Successeurs

MARSEILLE

17, Rue Pavé d'Amour (Cannetière)

*Spécialités Françaises et Étrangères — Eaux minérales
et tous accessoires de Pharmacie*

FOURNISSEUR DE LA COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES

Établissements Vins J.-B. & A. ARTAUD F^{res}

A MARSEILLE rue Plumier prolongée

REPRESENTANTS { A PARIS Cl Bourette, 36, rue d'Hauteville,
A BORDEAUX A Richard, 27, rue Louis-Mie.

VINS FRANÇAIS & ÉTRANGERS POUR L'EXPORTATION

1 Grands Prix aux Expositions — Membres du Jury
Fournisseurs de la Marine et de la Compagnie des Messageries Maritimes et des principales
Compagnies de Navigation

VERRERIES DE SAINT-MARCEL ET DU PONT DE VIVAUD

Nouveaux Fourneaux perfectionnés

CH. DE QUEYLAR & FILS, MARSEILLE
18 RUE DES PRINCES

Bouteilles de toutes formes et nuances pour Distillateurs — Papeterie
Bonbonnes et Dames-jarres — Grosses bouteilles pour le Levant

EXPORTATION

Nouveaux procédés de fabrication mécanique Brevets français et allemands

Adresse Télégraphique **DIQUEYLAR VERRERIE MARSEILLE**

Spécialité de Beurre et Fromages

EXPORTATION POUR TOUS PAYS

Exposition
Coloniale
Marseille 1906

A. BIÉTRON

Membre du
Jury
Hors Concours

MARSEILLE — 7, 9, 11, 13, Rue de l'Arc — MARSEILLE

Usine à Vapeur-Installation Frigorifique

FOURNISSEUR DE LA C^{ie} DES MESSAGERIES MARITIMES

SOCIÉTÉ DES

Filatures, Tissages et Corderies BÉNET-DUBOUL

MAZARQUES-MARSEILLE-LIVAROT-FIGURI-GENOVA

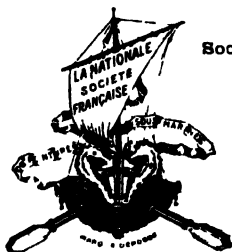
DÉPÔTS : Paris, Lyon, Bordeaux, Le Havre, Rouen, Dunkerque,
Nantes, La Rochelle, Orange, Tunis, Alger, Bone

CORDAGES & CABLES ROUNDS & PLATS

en Chanvre, en Manille, en Aloès et en Fils métallique

POUR LA MARINE, LES MINES & L'INDUSTRIE

Fils et ficelles, Toiles à Voiles, Tapis unis, Tapis brosse



LA NATIONALE

Société française de Peintures sous Marines

Marque **NERIMA**

Adoptées par le Ministère de la Marine

Direction et Bureaux 2, rue de la République

MARSEILLE —

Fournisseur des principales Compagnies
de Navigation,
de la Compagnie des Messageries Maritimes,
des Marines de Guerre etc

TOILES ET CONFECTIONS TISSUS D'AMEUBLEMENT

TOILES A VOILES

BACHES ET PRÉLARTS (Location)

VILLARD, CASTELBON & A^e VIAL

Armentières Comines — Voiron

Maison à **MARSEILLE**, 37^a Rue Thubaneau

Fabrique de Coutellerie en tous Genres

Mc Lull d'Or et Diplôme d'honneur

MAISON MONGIN

Fondée en 1800

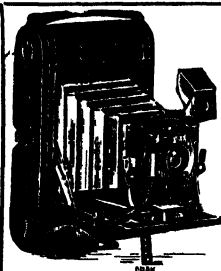
26, Rue Saint-Ferréol, 26 — **MARSEILLE**

GOUTHMANN MONGIN (Chef de Société)

ALUMINIUM & ORFÈVRERIE ARGENTÉE

Fournisseurs des C^{tes} de Nav^g et de l'Administration de l'École de Médecine de l'Hôpital

INSTRUMENTS DE CHIRURGIE



Fournitures G^{les} pour la Photographie

la Peinture artistique, la Pyrogravure
et les Travaux du Cuir
du Cuivre et de l'Étain repoussés

JEAN VIAL

63 Rue de Paradis, 63 — **MARSEILLE**

Ancienne Maison **JOUVIN**

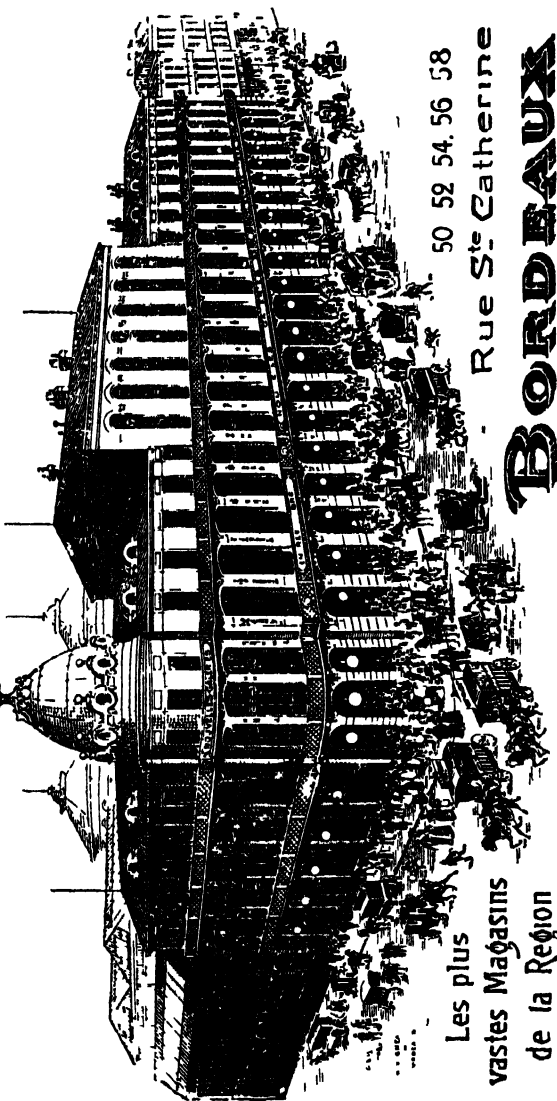
Travaux d'amateur Réparation d'appareils
TELEPHONE 2502 ENGLISH STOREN



Fumoir d'un Paquebot de la Compagnie des Messageries Maritimes.

NOUVELLES-GALERIES

ENTRÉE LIBRE



Les plus
vastes Magasins
de la Région

50 52 54. 56 58
Rue St^e Catherine

BORDEAUX

Envoi franco du Catalogue



Bordeaux *Vue generale*

BORDEAUX

(Embarquement et Débarquement)

BORDEAUX est une grande et belle ville, métropole commerciale et maritime du sud-ouest de la France. Son port magnifique est situé sur la Gironde, à 96 kilomètres de son embouchure. En principe, les passagers embarquent directement à quai. Mais, toutes les fois que les circonstances de marée ne favorisent pas ces opérations, la Compagnie, dans le but d'éviter toute perte de temps, fait prendre passage aux voyageurs sur des vapeurs fluviaux aménagés pour la navigation de rivière. (Restaurant à bord). Dans ces cas, *au départ*, les passagers s'embarquent à l'embarcadere BORDEAUX-OCÉAN, situé au centre même de la ville ; ils sont rapidement conduits à bord des paquebots en partance, stationnés d'avance à proximité de Pauillac, au mouillage dit de l'Île Verte d'où ils appareillent pour prendre la mer dès que les opérations d'embarquement sont terminées. *Pour l'arrivée*, les passagers (lorsque la marée ne permet pas au paquebot lui-même de monter directement sur la rade de BORDEAUX), sont attendus par les mêmes vapeurs fluviaux, soit au mouillage de Prichard, soit à celui de Trompeloup ; ils sont transbordés dès que la libre pratique sanitaire est accordée, et amenés avec toute la célérité possible à **Bordeaux** où ils débarquent au même embarcadere BORDEAUX-OCÉAN, au centre de la ville et à proximité des hôtels et des gares.

Dans les deux sens, le parcours fluvial s'accomplit au milieu d'un paysage aussi intéressant que pittoresque.

GRAND HOTEL & RESTAURANT
DU
CHAPON FIN
BORDEAUX



HOTEL RECOMMANDE — Tous les prix marqués en chiffres
*Nouvelle Annexe avec Appartements modernes
comportant tous Salles de Bains, W.-C., Eau chaude, etc.*

SPÉCIALITÉ D'HUILE D'OLIVE
J.-L. DURET & C^{ie}

24-26-28, Rue Condillac -:- BORDEAUX

Fournisseurs de la Compagnie des Messageries Maritimes depuis 1863

AGENT D'EXPORTATION

Albert MARTIN, 46, Faubourg Poissonniere, PARIS

H. THOMPSON & FILS
VINS FINS DE BORDEAUX

83, 85, Quai des Chartrons. BORDEAUX

AGENTS GÉNÉRAUX { **A. & G. CAHEN**
539, Reconquista BUENOS-AYRES
REIN & C^o, MONTEVIDEO

Entre toutes les villes de France, Bordeaux a l'aspect magnifique. Ses grands quartiers, sillonnés de larges voies — somptueusement et régulièrement construites — offrent des ensembles si spacieux, si proportionnés, si simplement conçus dans leurs perspectives, qu'on les dirait, au premier regard, l'œuvre d'un seul architecte ayant réalisé d'un seul coup un rêve grandiose au bord d'un fleuve enchanté.

Depuis deux cents ans tout a été transformé, renouvelé, recréé conformément à des aspirations très nettes. Comme nos vœux l'exigent de l'entassement, on a fait de l'espace. L'un et le jour, l'usage des circulations, la joie des spectacles, le gaulissement des cœurs, le paradoxe des arbres prospérant entre les paves, sont devenus progressivement des nécessités de l'existence urbaine. A Bordeaux, plus visiblement qu'ailleurs, l'exigence a eu raison des cadres anciens. Presque rien n'en a subsisté. Mais, du moins, le goût éclairé de quelques hommes en a soumis le labeur de transformation à une discipline. Des artistes supérieurs ont pu faire prévaloir des idées, s'affirmer en des conceptions personnelles et susciter un libre esprit local. Ils ont été les maîtres architectes du siècle de Louis XIV. Jacques Gabriel et Victor Louis, l'un et l'autre, l'exquise place de la Bourse, l'autre a signé le Théâtre. Tous deux ont exercé une influence qui atteste eloquemment les grands quartiers pleins de leur souvenir.



BORDEAUX

Conserves Alimentaires

MAISON FONDÉE
EN 1731

LECLERC & C^{ie} L'ASSEMBLÉE



DUPRAT CLÉMENT
BORDEAUX

BARTALOT & DAFFAS, SUCC^{rs}

Saucissons, Salaisons, Saindoux

Spécialement préparés pour l'Exportation

Fournisseurs des Ministres de la Guerre et de la Marine
ET DE LA COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES

BIÈRES L'ATLANTIQUE

Grande Marque

Lager beer

Première marque

Good Ale

Marque Coq

Triangle

Fischer et Leppert

etc

EXPORTATION

Brasserie l'Atlantique-Bordeaux

Fournisseur de la Compagnie des Messageries Maritimes



E - On compte en Piastres et Paras ou Medeni : 1 Piastre = 40 Paras = 30 Centimes environ.

INDES. — Unité monétaire : La Roupie de 16 Annas. La Roupie vaut 2 Fr. 376.

INDO-CHINE. — 1 Piastre = 100 Centièmes = 2 Fr. 40.

CHINE. — Le Tael ou Léang qui vaut 5 Fr. 50, se divise en 10 Tsin = 100 Fen = 1000 Li, ou Sapeques.

JAPON. — L'unité est le Yen d'or qui vaut 2 Fr. 58. On compte en Yens à 100 Sens.

AUSTRALIE. -- Monnaies anglaises.

ZANZIBAR. -- Les seules monnaies ayant cours sont : les monnaies anglaises, la Roupie de Bombay et la pièce de 5 Fr. française.

MADAGASCAR. — Monnaies divisionnaires françaises.

GRÈCE. — 1 Drachme = 100 Lepta = 1 Franc.

TURQUIE. — 1 Livre turque (100 Piastres) = 22 Fr. 78.
1 Piastre = 0 Fr. 23 = 40 Paras = 100 Aspres.

BRÉSIL. — 1 Milreis = 2 Fr. 83.

URUGUAY. — 1 Piastre (100 Centièmes) = 5 Fr. 35.

RÉPUBLIQUE ARGENTINE. — 1 Piastre (100 Centavos) = 5 Francs.



HUILES SUPÉRIEURES D'ARACHIDES & SÉSAMES
—— **TOURTEAUX pour L'AGRICULTURE** ——

Société Anonyme des Huileries

Maurel & H. Prom & Maurel Frères

Capital 3 750 000 fr entièrement versé

BORDEAUX

MARSEILLE



DRAGÉES, BONBONS, CHOCOLAT, FRUITS CONFITS
SIROPS et CONFITURES de toutes sortes



Téléphone 2157

Manufacture de Biscuits

TOUZANNE

Usine et Comptoir

21, Rue Achard, 21

BORDEAUX

Fournisseurs de la C^{ie} des Messageries Maritimes



Lisbonne	11 h 20	arriv	Le-Pu	1 h 45	part
Dakar	11		Salomon	2	
Pernambuco	10		Smyma	2	
Bahia	9		Levrouth	2	
Rio de Janeiro	9		Constantinople	2	
Montevideo	7	57	Odessa	2	
Buenos Ayres	7	5	Batoum	2	
Alexandrie	2	son	Bombay	5	
Port-Saïd	2		Colombo	5	
La-Croix	2		Pondichery	5	
Suez	2		Madras	5	
Zanzibar	3		Calcutta	6	
Moyotte	3	»	Simapour	7	
Nossi-Bé	3	»	Batavia	7	
Lamotivé	3	»	Sourabaya	7	
Maurice	3		Hong-kong	8	
Melbourne	9	30	Shanghai	8	
Sydney	9	30	Nagasaki	9	
Nouméa	11	»	Yokohama	9	



CONSERVES ALIMENTAIRES
RÖDEL & FILS Frères



BORDEAUX

Fournisseurs de la C^e des Messageries Maritimes



BLACK HEAD RUM

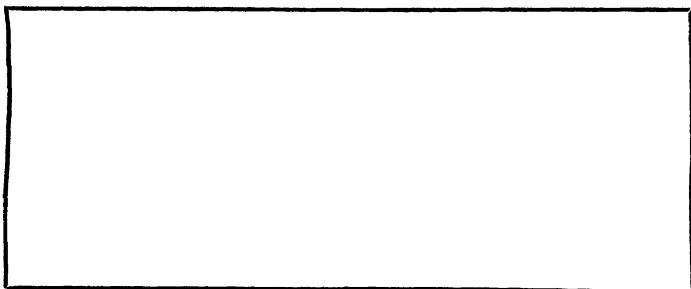
JAMAICA

W. S. WOOD AND C^o

Monopole : **F. CAZANOVE**

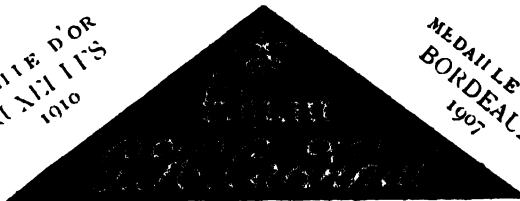
BORDEAUX

Se trouve à bord des Paquebots de la C^e des Messageries Maritimes



MEDAILLE D'OR
BRUXELLES
1910

MEDAILLE D'OR
BORDEAUX
1907



1^{re} Marque Martinique
SEULS CONCESSIONNAIRES
WILL. TOURNEUR & C^o.
BORDEAUX
FOURNISSEURS DE LA C^{ie} DES MESSAGERIES MARITIMES



Fabrique de Boissons Gazeuses
ENTREPOT de BIERES

Exportation

LIMONADE HYGIÉNIQUE **SODATINE**
au citron banane, framboise, menthe

EAU-DE-SELTZ **ORANGEADES**

EAU STÉRILISÉE **TONIC** (Appétit) **MOUSSEUX**

J. LAROUSSIE à BORDEAUX B^{de}
Se trouvent à bord des Paquebots de la Compagnie
des Messageries Maritimes

TRANSIT - COMMISSION - CONSIGNATION - EXPORTATION
ROBERT BENLGER

Agents de la Cia Nacional de transportes **EXPRESO VILLALONGA**
Services speciaux pour les ports de l'Amerique du Sud et les localites
de l'interieur -- Expéditions en port du et contre remboursement,
et pour les Colonies de la Cote occidentale d'Afrique

TRANSPORTS & TRANSIT DE BAGAGES
Service special a l'arrivee et au depart des Paquebots de la
Compagnie des Messageries Maritimes

FORMALITES EN DOUANES
DÉPÔTS DE BAGAGES ET DE MARCHANDISES
28 bis, Allées d'Orleans **BORDEAUX**
Téléph. 2024 Adresse telegraphique : *Myosotis, Bordeaux*



SOCIÉTÉ
Lumière
CAPITAL: 4.120.000
dont 1.000.000 remboursés
LYON

Fabrique de
PLAQUES,
PELLICULES,
PAPIERS &
PRODUITS
PHOTOGRAPHIQUES

Photographie des Couleurs
par les
PLAQUES " AUTOCHROMES "
(Procédé A et L Lumière breveté dans tous les pays)

Littérature franco sur demande
à la Société





Charles Heidsieck

REIMS

Champagne *Extra Quality Extra Dry*
Champagne *White Seal*



CE SMIEPE eur A ne

Se trouve à bord des Paquebots de la Compagnie

CHAMPAGNE
LOUIS ROEDERER

L. OLRV ROEDERER Petit-Fils, Successeur

REIMS

CARTE BLANCHE (DOUX)
GRAND VIN SEC (DEMI-SEC)
BRUT 1904

Grands Vins de Champagne

Maison Fondée en 1820

ERNEST IRROY

REIMS

Se trouvent a bord des PAQUEBOTS de la Compagnie

Grands Vins de Champagne

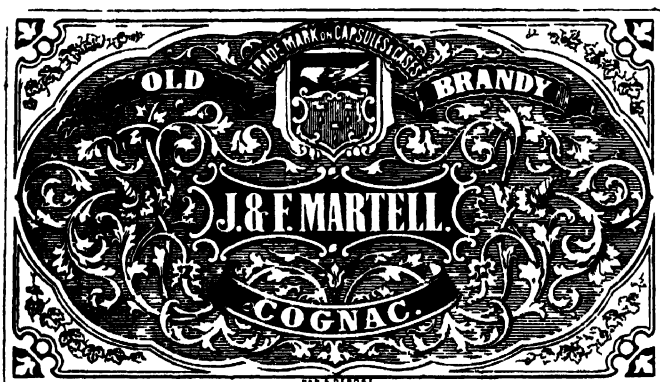
DE SAINT-MARCEAUX

REIMS

SE TROUVENT A BORD DE TOUS LES PAQUEBOTS

J. & F. MARTELL

COGNAC



PARIS . . .	Alb Martin , 40, Faubourg Poissonnière
LONDRES .	Matthew Clark & Sons , 6 et 7, Great Tower Street.
BUENOS-AYRES	Moor & Tudor 138, Calle Maipu
BERLIN .	H W Höhne , Motzstrasse.
HAMBOURG	C Matthaei, Th. Ahrens Nachf. , 82, Rodingsmarkt
NEW-YORK . .	G S Nicholas , 17 Beaver Street.
SAN-FRANCISCO .	William Wolff & Compagny , 527 58 Beale Street
LIVERPOOL . .	W & J Lockett 12, King Street.
ST-PÉTERSBOURG	Henry Roehr , V. O. 1 Rue Maison, 48
VARSOVIE .	A Brühl , Orla 12
ALEXANDRIE . .	H Demirgian Bey , l'Urbaine.
COPENHAGUE . .	Einar T Wandel , Niels Juelsgade, 5

MM

Mesures Marines



Lieue marine	5,556	metres	»
Mille marin	1,852	—	»
Encablure	200	—	»
Nœud (1)	15		432
Brasse	1		623

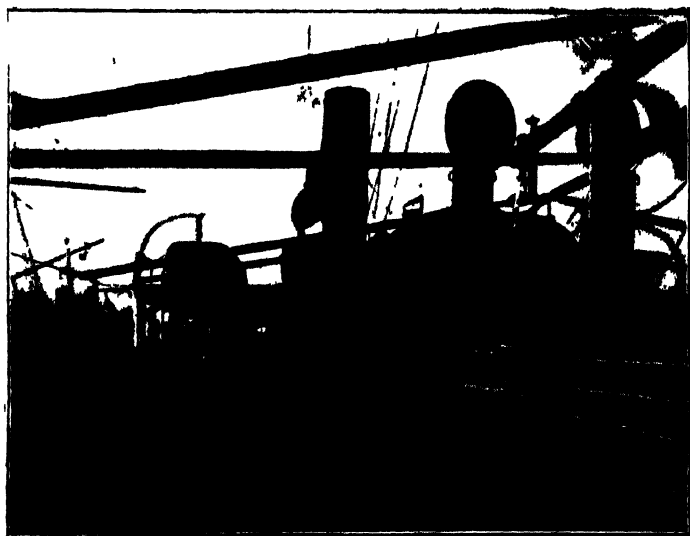
(1) Se dit des nœuds de la ligne de loch placés à 15 mètres 432 les uns des autres

En langage courant le mot nœud est employé pour mille marin

En norme plant

Fait dans une heure

1 nœud	1	kilometre	852
5 —	9		259
10 —	18	—	518
15 —	27		778
20 —	37	—	37
25 —	46		296
30 —	55	—	555



GRANDE CHAMPAGNE

PARTICIPATION CHARENTAISE

TRADE



MARK

LA GRANDE MARQUE
COGNAC

CAMUS FRÈRES, Propriétaires



JULES ROBIN & C^o

COGNAC

HORS CONCOURS
MEMBRES DU JURY

EXPOSITION UNIVERSELLE

1900

LE PIPPERMINT



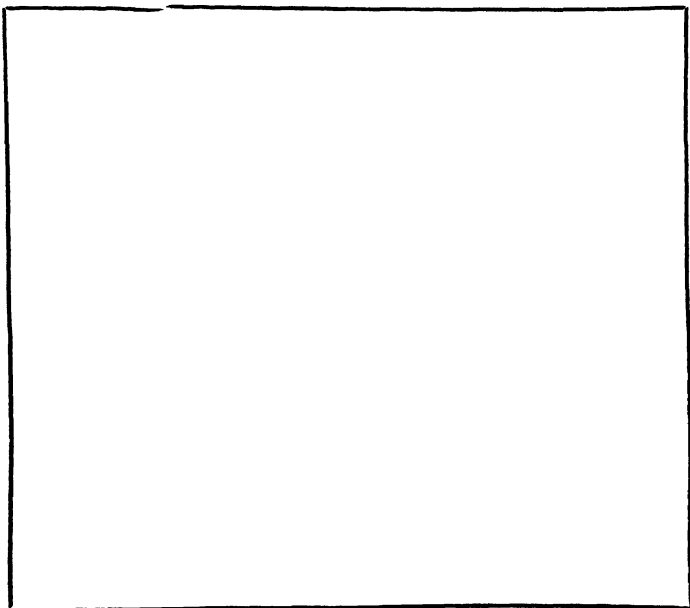
MAISON GET FRÈRES

*Fabrique de
toutes les liqueurs extra fines*



EXIGEZ un GET !

Se méfier des similitudes de nom et de marque



DAUKES & C^o

The Savoy, LONDON

The celebrated "Ship Brand" Bottling of

BASS & GUINNES

Furveyors to the Compagnie

des Messageries Maritimes

JOHN MOIR & SON, Limited

London, Aberdeen

& Seville

HEAD OFFICE

9 C. C.
GEORGE ST
LONDON

PRESERVED PROVISION MANUFACTURERS

Table Delicacies etc

KIRSCH DE ZOUG



Société pour la Distillation de Kirsch
à **ZOUG (Suisse)**

MAISON FONDÉE EN 1869

Médailles d'Or et Diplômes d'Honneur
aux diverses Expositions Universelles

MARQUE DÉPOSÉE

Fournisseur de la C des Messageries Maritimes

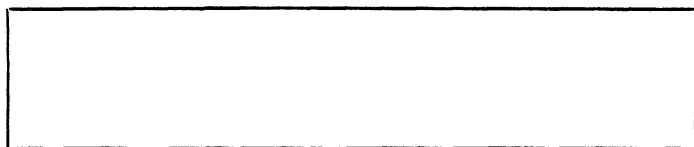
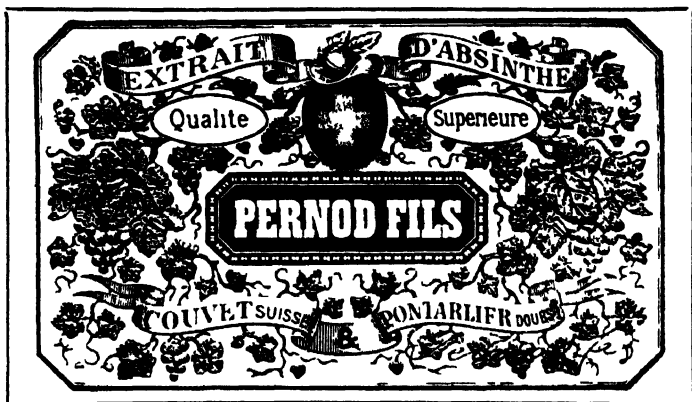
Exportation de
Fromagessuisses

EMMENTHAL ET GRUYERE

d'origine
authentique

GERBER & C^o, THUN (Suisse)

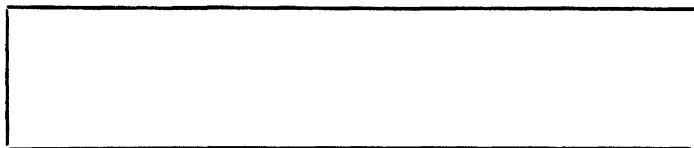
— Fournisseurs des principales Compagnies Françaises —



ABSINTHE EDOUARD PERNOD

PONTARLIER (France)

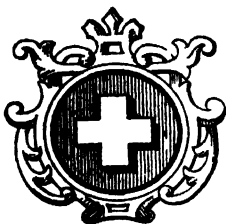
Maison fondée à COUVET (Suisse) en 1827



EXTRAIT D'ABSINTHE

de Fritz DUVAL

Successeur de DUBIED Père et Fils



❖ La plus ancienne Marque d Absinthe ❖

MAISON FONDÉE EN 1798

COUVET (Suisse) PONTARLIER Doubs

Se trouve a bord des bateaux
de la Compagnie des Messageries Maritimes

VÉRITABLE BEURRE D'ISIGNY

Grand Concours General Paris 1875 Médaille d'Argent
Paris 1876 Médaille d'Or — Exposition Internationale d'Arcachon-
les-Bains 1897 Diplôme d'Honneur et Médaille d'Or

BEURRES FRAIS & SALÉS

H. JARDIN
ISIGNY (Calvados)

EXPORTATION ./. SPÉCIALITÉ POUR COLIS POSTAUX
Fournisseur de la Compagnie des Messageries Maritimes

CONSERVES des FRIANDS

TRUFFES EN GROS

des Premiers Crus du Périgord



L. CLÉMENT-OBIER

Pâtés de Foie gras truffés
et autres Conservees de Luxe

PÉRIGUEUX (France)

MAISON SPÉCIALE D'EXPORTATION

Coffres-Forts **FICHET** de Paris

SERRURERIE DE SURETE incrochelable (Système breveté)

SUCCURSALE : 19, Allées de Meilhan, MARSEILLE

La plus ancienne et la plus importante Fabrique de **VINAIGRE DE VIN** fondée en 1790

LARRUE BENESSE C^o

85, Quai de Queyries BORDEAUX

“ PRENEZ-EN !! DIEU L'ORDONNE ”

HUILE DE FOIE DE MORUE

*Garanlie naturelle — Préparée a bord de ses Navires
par Gaston MONIER, Armateur*

BORDEAUX — 32, Rue de la Rousselle — BORDEAUX

PATÉ DE FOIES GRAS AUX TRUFFES

BIGOURDAN Frères & LUCHON
(France)

ET TOUTES CONSERVES EXTRA-FINES

Gd Prix, Médaille d'Or
MARSEILLE 1903

KAPOK

Brevet S G D G
279-159

Le plus de valeur, le plus léger, le plus pratique
Adopté par le Ministère de la Marine, la Société Générale de Navigation, les Messageries
Maritimes et les principales Compagnies de Navigation
Ceintures, Boues, Matras, Vêtements hydrofuges et incombustibles
PARIS 10, Rue de Laborde — PARIS

LA BOURBOULE (Auvergne)

HOTEL DE VENISE

Installation moderne hygienique — CUISINE SOIGNEE — Prix moderés

— — — **M^{me} BOUCHEIX-DAVID, Propriétaire**

MANUFACTURE DE PAPIERS HYGIÉNIQUES EN TOUS GENRES

DISTRIBUTEURS POUR W.-C.

Franck MIGNOT & ANNONAY

Agent general de la Maison MOYET, ODET et C^{ie}. — Papiers dentelles a Grenoble

MANUFACTURE DE PEAUX CHAMOISÉES

*Specialité pour la fabrication des Gants
pour l'essuyage et le nettoyage des Meubles, Voitures, Argenteries, etc*

DEGRAS & MOELLONS — EXPORTATION

Les Fils de T. BOINOT — NIORT



LA SANTÉ EN HAUTE MER

Des Voyageurs expérimentés ont tous reconnu l'importance d'obtenir une évacuation complète des entrailles pour diminuer ou abolir les risques du mal de mer. A cet effet rien n'est plus efficace qu'une dose de 'HUNYADI JANOS' prise le matin.

Pour les longs voyages un usage méthodique de 'Hunyadi Janos' prévient la constipation et le manque d'appétit provenant d'une paresse forcée, rendant le changement salubre et agréable.

Dose Laxative : 1 Verre 1 vin le matin 1 jour
Dose Purgative : 2 Verres

Pour les enfants : Quantité proportionnellement moindre avec ou sans addition de lait

AVIS IMPORTANT :

Exiger le nom **ANDRÉAS SAXLEHNER** sur l'étiquette et le bouchon

SE TROUVE à BORD des PAQUEBOTS de la COMPAGNIE

G^D HOTEL CORNEILLE

5, Rue Corneille (En face le Luxembourg et l'Odéon)

CHAMBRES DE 3 à 6 FRANCS PAR JOUR — DÉJEUNER ET DÎNER 2 FR. 50

BAINS & RESTAURANT & CALORIFÈRE

English spoken — Lumière électrique dans toutes les chambres — TÉLÉP. 810-80

HOTEL DU DANUBE

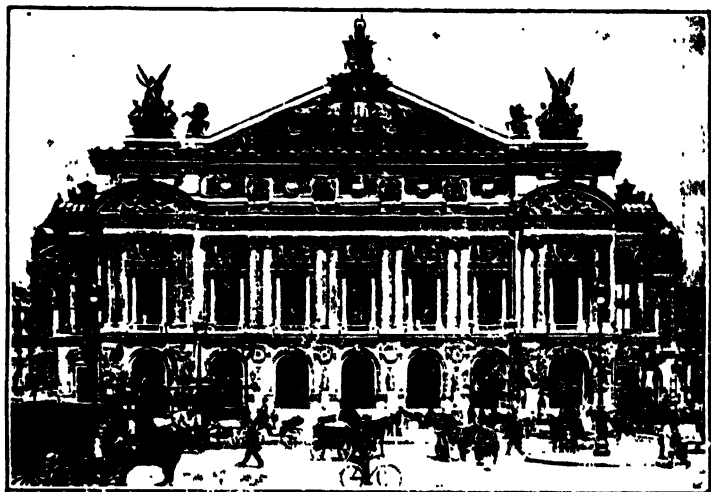
Maison de Famille, 58, Rue Jacob, PARIS (6^e)

(Près les Tuileries, la Gare d'Orsay, le Théâtre Français)

DÉJEUNER, 2 50 — DÎNER, 3 fr — PENSION (partir de 7 fr — CHAMBRES depuis 2 50 par jour

Chauffage central — Éclairage électrique — Jardin d'hiver — Salon — Salle de Bains

Téléphone 733 71 — TISSLDR, Propriétaire



OPÉRA

PARIS

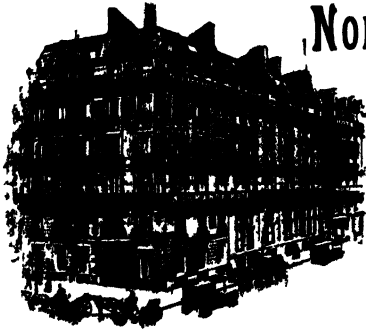
PARIS est, par les Arts, une patrie commune à tous les peuples. Qui n'a pas vu ses Musées et ses Eglises, ses Monuments et ses Edifices, ses Places, ses Jardins, ses Parcs, ses Promenades, ses Boulevards et ses Théâtres, ignore les plaisirs que l'Art donne à l'esprit, n'a pas senti la Beauté et goûté la joie de vivre.

Le poème émouvant du Moyen-Age n'est-il pas tout entier à Notre-Dame? Et le Louvre n'est-il pas le vrai Palais de la France? Quelle vue est comparable à celle de ce Paris immense déroulant comme une mer de pierres, au bas des terrasses du Sacré-Cœur, ses Palais, ses Colonnes, ses Arcs de Triomphe, ses Clochers pareils à des mâts de navire, ses Ponts reliant ses îles de verdure? Où trouver des sensations d'art aussi délicieuses que dans cette nef de la Sainte-Chapelle, aux vitraux de pierres précieuses, et en face de ce jubé de Saint-Etienne-du-Mont aux lignes onduleuses de liane se découpant sur un fond de forêt aux branches merveilleusement fleuries d'étoiles?

Montaigne disait déjà de Paris qu'il était « l'ornement du monde », et Victor Hugo, deux siècles plus tard, écrivait : « Qui regarde Paris a le vertige. Rien de plus fantastique, rien de plus tragique, *rien de plus superbe* ».

Paris est, en effet, avant tout, une ville artistique. C'est là son côté « superbe ».

Ce qui charme plus particulièrement les innombrables étrangers qui visitent Paris, ce qui les attire et les retient, ce sont les « **Grands**



Normandy-Hôtel

7, rue de l'Échelle
PARIS

Avenue de l'Opéra

1^{re} CLASSE
CONFORTS MODERNES

Adresse télégraphique
NORMANDY PARIS
TÉLÉPHONE 239 68

ASTHME

Affections spasmodiques des Voies respiratoires
NOUVEAU TRAITEMENT

sûr et pratique par le

Pulvérisateur "Mourry"

LE VALERIANATE DE PIERLOT

Liquide ou en Capsules

reste toujours et malgré tout l'unique préparation efficace et inoffensive resumant tous les principes sédatifs et neurosthéniques de la

VALERIANE OFFICINALE

LANCELOT et C^{ie}, PHARMACIENS

26 et 28, Rue Saint-Clode, PARIS

AVIS. -- Un cahier-échantillon de "Papier d'Arménie" se trouve à l'intérieur de la pochette du Livret Portefeuille

Boulevards ». Les Grands Boulevards, mot magique qui flamboie, qui illumine le monde, qui attire les voyageurs de tous les points de l'univers. Xavier de Maistre a laissé des Grands Boulevards le tableau suivant: — « Combien de découvertes à faire dans une promenade sur les Boulevards! Mais c'est surtout le soir, lorsque je passe en voiture le long des riches magasins et des cafés resplendissants de lumière, que je jouis d'un spectacle nouveau dont je n'avais aucune idée. Tout ce que le génie du luxe et de l'industrie a su imaginer pour le plaisir et l'utilité du monde entier passe successivement devant moi à mesure que

j'avance; la glace de ma voiture devient un véritable kaléidoscope ».

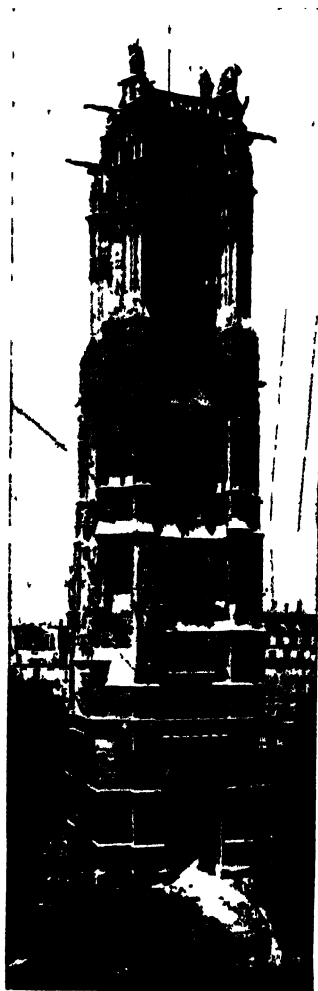
Quelle perspective plus animée, plus chatoyante que ce confluent majestueux des grandes voies du Paris central qu'est la splendide place de l'Opéra. C'est le cœur de Paris, le centre de tout.

En dehors des « Grands Boulevards », qui enferment dans leur enceinte presque tout le Paris du luxe et de l'élégance, du plaisir et des affaires, Paris compte de nombreuses promenades qui toutes ont leur cachet particulier. C'est d'abord la majestueuse avenue des **Champs-Élysées**, la promenade favorite du Tout Paris mondain qui conduit au **Bois de Boulogne** dont la réputation est européenne. Avec ses immenses étendues de pelouses, d'ombrages, de lacs, ses magnifiques voies carrossables, ses sentiers charmants, ses célèbres champs de courses de Longchamps et d'Auteuil, le Bois de Boulogne est, en effet, la promenade la plus belle et la plus fréquentée de la capitale.

Paris, le plus grand centre artistique du monde, réunit dans ses Musées d'incomparables chefs-d'œuvres. Citons particulièrement :

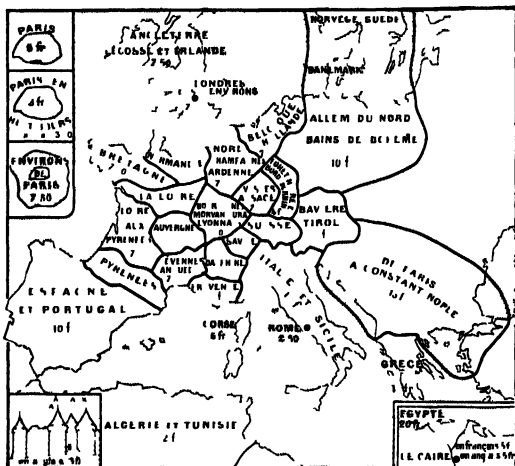
Le **Musée du Louvre**, où la peinture est, plus qu'en aucun autre, brillamment représentée, qui offre aux visiteurs la plus belle collection des merveilles de l'art de tous les temps.

Le Palais du Louvre est un des



TOUR SAINT-JACQUES

Guides Joanne



MARQUE DE FABRIQUE



A JACQUIN & C^{ie}

12, Rue Pernelle PARIS

HORS CONCOURS — EXPOSITION 1900

Fondants ♦ Fourrés ♦ Pâtes de Fruits

DRAGÉES - PRALINES - DRAGÉES ARGENTÉES

Marrons glacés et au sirop - Bonbons Chocolats, Gommés, Cachous



LA MADELEINE

plus beaux monuments de l'Europe. Rien ne dépasse la richesse et l'harmonie de ses façades dont l'architecture merveilleuse est due au génie de la Renaissance et aux fastes du grand Siècle. La **Colonnade**, qui fait face à Saint-Germain-l'Auxerrois, et dont la renommée est universelle, est le chef-d'œuvre de Perrault.

Le **Musée du Luxembourg**, où sont réunis les chefs-d'œuvre de l'art contemporain.

Le **Musée de Cluny**, une des plus belles et des plus riches collections d'antiquités nationales et étrangères du Moyen-Age et de la Renaissance, installé dans l'Hôtel de Cluny, un des plus beaux types de l'architecture française à la fin du xve siècle.

Nous ne pouvons terminer ce rapide aperçu des beautés de Paris sans mentionner tout particulièrement **Notre-Dame**, un des plus purs chefs-d'œuvre du monde. Ce merveilleux édifice est la Cathédrale de Paris, qui ne possède pas de plus beau monument.

Il est en France des Cathédrales plus vastes, il n'en est pas dont l'ordonnance soit plus harmonieuse. De quelque côté qu'on l'admire, il est impossible de trouver plus de pureté et de noblesse dans le style.





NANTES
AGENCI A PARIS
Boul Voltaire, 174 bis

SPÉCIALITÉ

POUR LES

Maisons d'Ameublement

Fournisseur

DES ARSENALX DE LA MARINE,
DE LA COMPAGNIE
DES MESSAGERIES MARITIMES,
DE LA
COMPAGNIE TRANSATLANTIQUE
DES GRANDS CHANTIERS
DE CONSTRUCTIONS

TRAVAUX

exécutes depuis dix ans

50 Navires de guerre
80 grands Paquebots et
50 grands Yachts
Nombre de petits Yachts
et Voiliers

*L'Ameublement des Paquebots Postes des Messageries Maritimes
a été exécuté par la Maison LEGLAS-MAURICE*

PARIS 4 Quai de la Mégisserie 4 PARIS

VILMORIN-ANDRIEUX & C^{ie}

LA PLUS IMPORTANTE MAISON DE GRAINES FONDÉE EN 1735	EXPOSITION UNIVERSELLE PARIS 1900 6 GRANDS PRIX	ENVOI FRANCO SUR DEMANDE DE CATALOGUES ILLUSTRÉS
---	---	--

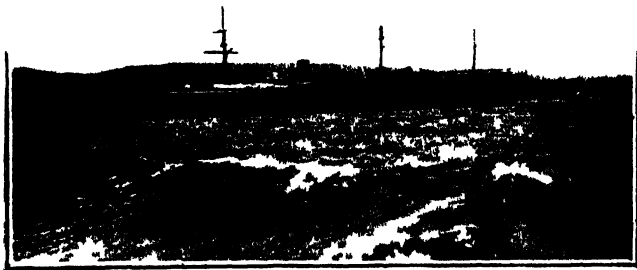
GRAINES SÉLECTIONNÉES

FOURRAGÈRES POTAGÈRES & de FLEURS Compositions: Prairies

GROS CÉRÉALES à GRANDS RENDEMENTS DETAIL

SANS SUCCURSALE NI DÉPÔT

CATALOGUE SPÉCIAL POUR LES COLONIES



JOURNAL DU PASSAGER

Paquebot

[illegible]

de

●

TILMANT FRÈRES

+ FABRICANTS DE TISSUS +
ANACOSTES **FLANELLES**
Etamines A **Blanches et couleurs**
à Pavillons **PARIS** Rayures
& COULIS **CARRFAUX**
+ 39, Rue du Sentier, 39 +

SOCIÉTÉ DES HUILES MINÉRALES DE COLOMBES

10, rue de Milan, PARIS

— Capital · 2.300.000 Francs —

Huiles à Graisser

SPECIALES

pour les Compagnies de Navigation

MOUVEMENTS & CYLINDRES

Fournisseur de la C^e des Messageries Maritimes

ASTHME — OPPRESSION

PAPIER ANTI-ASTHMATIQUE FRUNEAU

Pour toutes les maladies des voies respiratoires ce papier à base de nitre, datura lobelia, jusquiame, belladone, digitale, chélidone. Seul admis et récompensé à l'Exposition Universelle de 1900 par le Jury groupe XIV, scientifique, composé des hautes notabilités scientifiques d'Europe — Brûler deux ou trois feuilles dans une chambre close.

Plus de 50 ans de succès. Boîtes 2 25 et 4 fr. Toutes pharmacies.

Dépôts à New-York Gros E. FOUGERA & C^e, et toutes pharmacies

Dépot général à Paris **PHARMACIE CENTRALE DES LOMBARDS**

50, 52, 54, Rue des Lombards et 22, Rue Saint-Denis



Répertoire des Renseignements



Absinthe	Pages	Etablissements de Crédit	Page
Fritz Duvoy	95	Comptoir National d'Escompte	
Edouard Pernod	95	de Paris.	62 63
Pernod Fils	95		
Ameublements		Graines	
F. Leglase-Maurice	104	Vilmorin-Andrieux et C ^{ie}	104
Caoutchouc		Grands Hôtels	
A. Collier Fils	72	Normandy-Hotel. . . (Paris).	100
Casinos		Grand Hotel Cornicille id.	100
Casino de Monte-Carlo.	66	Hôtel du Danube . . . id.	100
Chemins de fer		Grand Hôtel et Restaurant du	
Compagnie d'Orléans	61	Chapon Fin (Bordeaux).	78
Compagnie P.-L.-M.	60	Régina-Hôtel (Marseille).	70
Coffres-Forts		Grand Hôtel id.	6
Fichet (Marseille)	97	Hôtel de Venise (La Boumboule)	97
Commission-Exportation		Guides de Voyages	
Agence Béranger (Bordeaux).	85	Guides Joanne	102
Confiseurs-Chocolatiers		Huiles	
F. Hernandez et C ^{ie}	82	J.-L. Duret et C ^{ie}	78
A. Jacquin et C ^{ie}	102	Maurel et H. Prom et Maurel	
Linder.	68	frères	82
Castelmuro	72	Huiles à graisser	
Coutellerie		Société des Huiles Minérales de	
Mongin	74	Colombes	106
Corderies		Liqueurs diverses	
Benet-Duboul	73	Bonal, 68, 72, 73, 74, 78, 80, 82,	
Eaux Minérales		85, 89, 93, 94, 95, 97, 102 et	106
Hunvadi János	98	Le Pipermint	93
Eaux-de-Vie		Black Head Rum	84
La Grande Marque.	92	J. Laroussie	85
Martell et C ^{ie}	90	Triple Sec Cointreau	54-55
Jules Robin et C ^{ie}	92	Will Tourneur	85
		Kirsch de Zoug	94



re des Renseignements (Suite)



Magasins de Nouveautés	Pages
Le Printemps (Paris), page de garde	
Nouvelles Galeries (Marseille).	64
Nouvelles Galeries (Bordeaux)	76
Papiers hygiéniques	
Frank Mignot	97
Pousserie	
Les Fils de T. Boinot	97
Peintures sous-marines	
La Nationale	74
Photographie	
A. Lumière et ses Fils	4
H. Lalargue	74
Produits alimentaires	
A. Biéron	73
Bières l'Atlantique	80
Bigourdan Frères	97
L. Clément Obier	96
Daukes et Co.	94
Duprat, Clément et Mauriel .	80
Gerber et Co.	94
F. Hernandez	82
Larrue Bénesse	97
John Moir et Son	94
H. Jardin	96
Rodel et Fils Frères	84
L. Rouquette	72
Teyssonneau	84
Touzanne	82
Viale et Co.	46

Produits pharmaceutiques	Pages
Phosphatine Fahlès, inter. de la couverture	
Pulvérisateur Mourry	100
La Naupathine	
Papier d'Arménie	
G ^e Pharmacie Camoin Frères	
et Peytial	72
Papier Fruneau	106
A. Gazagne	108
Sauvetage	
Kapok	97
Tissus	
Tilmant Frères	106
Toiles	
Villard, Castelbon et A. Vial .	74
Transports maritimes	
Compagnie des Bateaux à va-	
peur du Nord	58-59
Verreries	
Ch. de Queylar et Fils	73
Grands Vins de Champagne	
Heidsieck et Co — Monopole .	86
Charles Heidsieck	88
Ernest Hroy	89
Louis Roederer	89
De Saint-Macéaux et Co. . . .	89
Vins	
H. Bergasse et Co.	70
J.-B. et A. Artaud Frères . . .	73
H. Thompson et Fils	78

PATE et SIROP d'ESCARGOTS de MURE


 Depuis 50 ans que l'escargot est connu, on n'a pas trouvé de remède plus efficace que les escargots pour guérir les affections de poitrine. Dr CHASTANET de Montpellier.

MALADIES NERVEUSES

Crises, Vertiges, Éblouissements, etc. — Maladies du système nerveux. — Sirop de Mure. — Guérison fréquente. Amélioration certaine par l'usage de la

SOLUTION HENRY MURE

au Bi-Phosphate de Chaux cristallisé chimiquement pur.
 RÉSULTATS SURPRENANTS ET SOUVENT INESPÉRÉS

Convient admirablement aux enfants épuisés par une croissance excessive et aux personnes faibles et délicates. Réveille l'appétit et abrége la convalescence. Absolument inoffensif, elle ne renferme aucune des substances observées dans les fausses préparations peu efficaces faites avec du bi-phosphate impur.

3 fr. le litre. — Exiger la signature H. MURE au tour du goulot.

Même solution arseniée et cristallisée d'une efficacité plus puissante.

Pharmacie MURE, GAZAGNE, Excm et Sup. Pharm de 1^{re} cl. à Pont-S'-Esprit (Gard) TOULOUSE MARSEILLE.

